1e Année — N° 504 | 50 Centimes | 16 Mai 1908 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

LA NEIGE AU BALLON D'ALSACE

Dans le Tour de France qu'ils viennent d'accomplir pour organiser le contrôle de la grande épreuve cycliste, M. Degrais et ses compagnons furent à maintes reprises obligés de frayer un passage à leur voiture à travers la neige. (*Voiture GERMAIN, Pneumatiques DUNLOP.*) *V. p. 308.*

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais Tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ La Vie au Grand Air ◦ Éditions d'Art
90, Av. des Ch.-Élysées et 9, Av. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Etranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

Flirt

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses. 2 fr 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
Le GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

La Semaine Comique,

— Vous... vous n'êtes jamais exact...
— C'est la faute des moyens de transport... avec le chemin de fer, j'ai toujours deux heures de retard... avec mon auto, j'arrive souvent trois ou quatre heures en avance !

---

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries***, ***Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Tessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip. Pharmacies

---

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

GOERZ TRIEDER-BINOCLES
PAGOR

NOUVELLES JUMELLES
d'un emploi universel (voyages, sports, armée, théâtre, etc.). Les plus hautes capacités malgré un poids très réduit et un

VOLUME TRÈS PETIT

(volume et poids réduits de plus d'un tiers)

* * *

Catalogue nº 10 de Jumelles et d'Articles photographiques gratis.

En vente au prix de fabrique dans toutes les bonnes Maisons
:: :: :: d'Optique ou chez le fabricant :: :: ::

C. P. GOERZ

SOCIÉTÉ ANONYME
OPTIQUE ET MÉCANIQUE DE PRÉCISION
PARIS — 22, Rue de l'Entrepôt

BERLIN-FRIEDENAU, 75 Maison principale | LONDRES 6, Holborn Circus E.C. | NEW-YORK 52, East Union Square | CHICAGO Heyworth Bldgs

---

CYCLES CLÉMENT

LA GRANDE MARQUE NATIONALE

Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'Industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE

CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER

CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 76, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

LA GRANDE MARQUE DES VOITURETTES

FOUILLARON

VOITURES et VOITURETTES *à changement de vitesse progressif. Grande économie de pneus et d'essence.*

USINES : LEVALLOIS-PERRET

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

GRIFFON

Cycles Griffon — Courbevoie (Seine)

DÉTAIL 22, Av. de la Gde-Armée.

La voiture de ville la plus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

10/14 HP. 4 cyl.
29, Quai National Puteaux.

---

par Henriot.

— Les courses, c'est pour l'amélioration de la race chevaline...
— Ben, mon vieux, on ferait bien de faire courir les porcs avec lesquels on fait les boudins pour la caserne ! Ça les améliorerait peut-être un peu !

DÉFIEZ-VOUS, Madame

de l'action nocive du temps. — Prenez tous les soirs au coucher deux dragées de **ROMASTINE BOUTY**

Ce produit **AUGMENTE RAPIDEMENT L'AMPLEUR DES SEINS, LES RAFFERMIT ET LEUR DONNE UNE APPARENCE DE JEUNESSE PERPÉTUELLE.**

LE FLACON : 10 fr. — Envoi franco contre mandat-poste.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité

La Meilleure

Afin de l'obtenir

exigez

cette Marque et le Nom "CHRISTOFLE"

sur chaque pièce.

ON VENDRAIT *BOISERIES Grand Salon* (6.65 × 7.5[illegible] *LOUIS XVI authentique*, Cheminée marbre, même époq[illegible]
S. A. K. Chartrons. Bordeaux.

BANQUE AUTOMOBILE

47, Boulevard Haussmann, PARIS

TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT

DEMANDEZ FRANCO "GUIDE AUTO"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

16 Mai 1908 — N° 504
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

GEORGES STERN REVENANT DES COURSES

Georges Stern, le célèbre jockey, vient de remporter sa millième victoire. Il y a dix ans qu'il a fait ses débuts. Peu de cavaliers possèdent d'aussi belles performances à leur actif. Notre photographie le représente au retour des courses. Il est modestement placé sur l'impériale du train, assis sur le bord du wagon, en train de lire un journal de courses, bien entendu, en fumant une cigarette. Les voyageurs sont fiers de ce voisinage et voudraient bien lui demander un tuyau.

(Voir l'article, pages 319 et 320.)

L'ÉLECTRICITÉ DANS NOS VOITURES

Par H. PETIT

L'électricité pourrait bien, un jour, supplanter les transmissions mécaniques des voitures automobiles — De grands pas ont été faits dans ce sens — L'avenir de l'accumulateur léger

PARODIANT un mot célèbre, un éminent électricien disait, il y a quelques années : « Qu'est l'électricité dans les voitures automobiles actuelles ? Presque rien. Que devrait-elle être ? Tout !... »

Sans être aussi absolu, on peut, à la vérité, regretter que l'agent qui a transformé, depuis vingt ans, l'existence de l'humanité ne joue pas un rôle plus important en automobile. Nous nous proposons d'examiner, aujourd'hui, les applications de l'électricité à nos voitures, notamment dans les châssis exposés au dernier Salon.

La voiture électrique

D'abord, vient, première en date, sinon en importance, la voiture électrique. La voiture électrique emprunte son énergie à des accumulateurs qu'elle transporte. Cette énergie, emmagasinée avant le départ, est restituée, au gré du conducteur, à un, ou plus généralement deux moteurs, qui mettent les roues en mouvement.

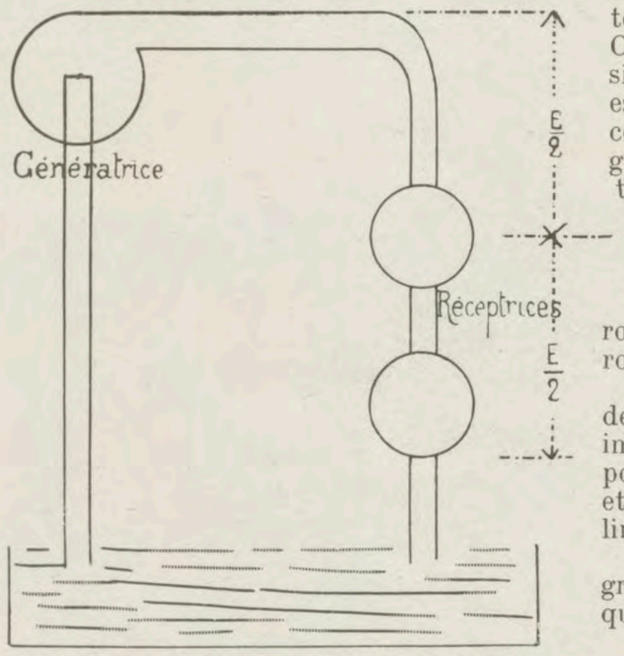


Schéma du groupement en série ou en tension.

Dispositif adopté en côte, chacune des réceptrices recevra un courant d'intensité I sous une pression E/2.

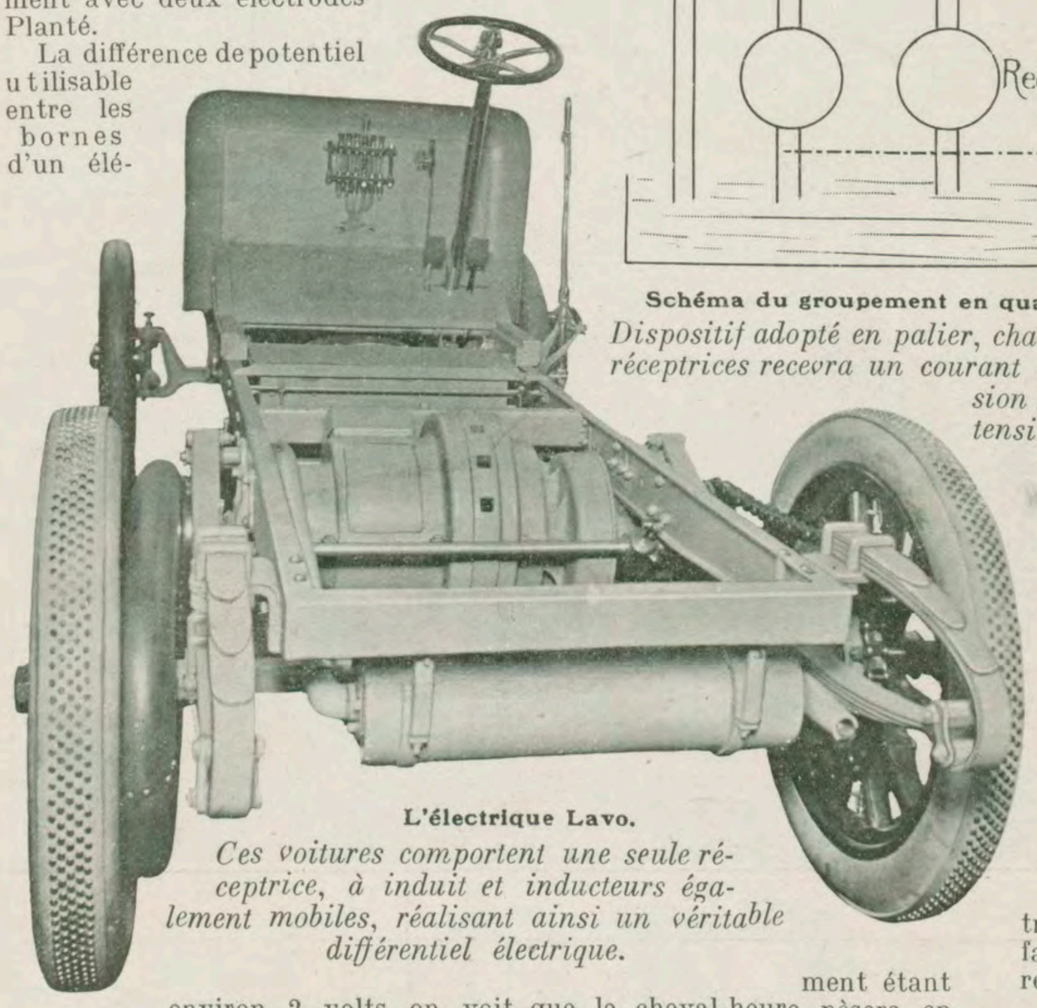
Remarquons en passant que, dans la plupart des électriques, les roues motrices sont les roues avant.

L'inconvénient capital de ces voitures apparaît immédiatement : leur poids sera considérable et leur rayon d'action limité.

L'accumulateur, malgré les perfectionnements qu'il a subis, reste, en effet, un instrument fort imparfait. Le seul métal qui donne pratiquement de bons résultats dans sa constitution est le plomb.

Aussi, la capacité maxima que l'on peut obtenir est des 28 ampères-heure par kilo pour un élément à plaques hétérogènes, 18 ampères-heure pour un élément à positive Planté, et seulement 14 ampères-heure pour un élément avec deux électrodes Planté.

La différence de potentiel utilisable entre les bornes d'un élément étant environ 2 volts, on voit que le cheval-heure pèsera en moyenne 18 kilos, sans compter le poids des moteurs.

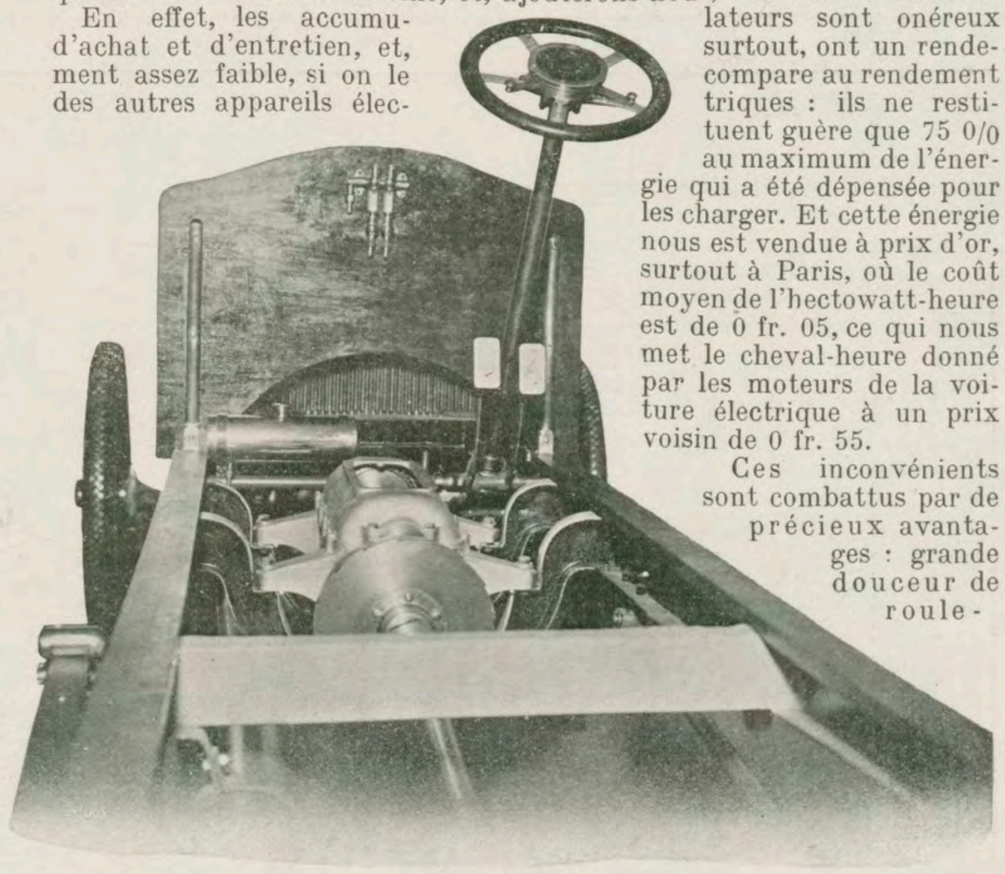


L'électrique Lavo.

Ces voitures comportent une seule réceptrice, à induit et inducteurs également mobiles, réalisant ainsi un véritable différentiel électrique.

Une voiture capable de fournir une étape de 100 kilomètres sans recharge, à une allure moyenne de 30 kilomètres à l'heure, aura donc une batterie d'accumulateurs de 600 kilogrammes environ. Donc, interdiction absolue d'aller vite et loin. La voiture électrique sera uniquement une voiture de ville, et, ajouterons-nous, une voiture de luxe.

En effet, les accumulateurs sont onéreux d'achat et d'entretien, et, surtout, ont un rendement assez faible, si on le compare au rendement des autres appareils électriques : ils ne restituent guère que 75 0/0 de l'énergie qui a été dépensée pour les charger. Et cette énergie nous est vendue à prix d'or, surtout à Paris, où le coût moyen de l'hectowatt-heure est de 0 fr. 05, ce qui nous met le cheval-heure donné par les moteurs de la voiture électrique à un prix voisin de 0 fr. 55.



La voiture Ampère.

Dans cette voiture, l'électricité ne remplit que le rôle de transmetteur d'ordres, dans des embrayages magnétiques ingénieusement conçus.

Ces inconvénients sont combattus par de précieux avantages : grande douceur de roulement, absence de bruit et de trépidations, facilité de conduite. Le jour où l'accumulateur léger et robuste sera né, il n'est pas douteux que la voiture électrique n'ait, devant elle un brillant avenir.

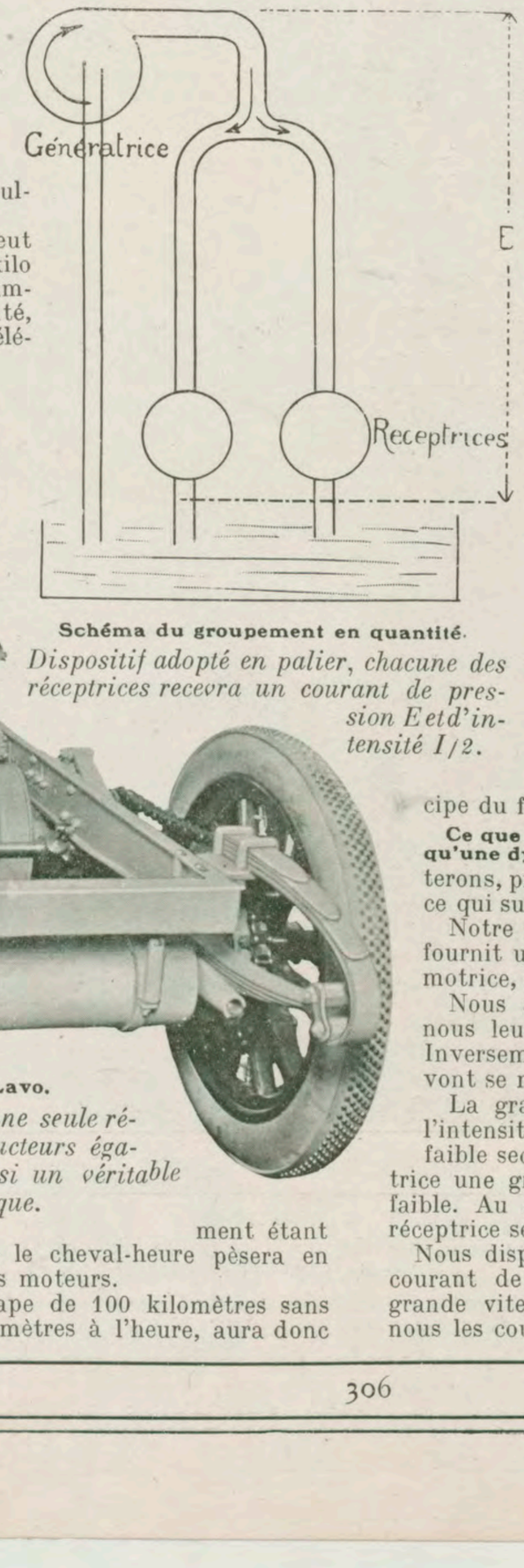


Schéma du groupement en quantité.

Dispositif adopté en palier, chacune des réceptrices recevra un courant de pression E et d'intensité I/2.

La voiture pétroléo-électrique

Nous voilà donc réduits à nous passer d'accumulateurs comme réservoir d'énergie, et de revenir tout bonnement à notre vieux moteur à essence.

Mais contentons-nous de remplacer la batterie lourde et incommode par un groupe électrogène (dynamo et moteur à essence) sans rien changer aux réceptrices montées sur les roues : nous obtenons la voiture dite pétroléo-électrique, que nous allons étudier un peu plus en détail.

Le châssis portera les organes suivants :

Le moteur, d'un modèle absolument quelconque, et portant, en guise de volant, l'induit d'une dynamo calé sur son arbre, et tournant entre ses inducteurs.

Le courant produit par cette génératrice, après avoir traversé un commutateur dont le rôle sera brièvement étudié tout à l'heure, se rend à deux réceptrices indépendantes et actionnant chacune une roue motrice.

Et c'est tout. Plus d'embrayage, de changement de vitesses, ni de différentiel : nos dynamos vont remplir les fonctions de tous ces organes.

Avant d'aller plus loin, rappelons rapidement le principe du fonctionnement d'une dynamo.

Ce que c'est qu'une dynamo

Nous n'avons pas l'intention d'entrer dans le détail de la description de cet appareil. Nous nous contenterons, procédant par analogie, de l'assimiler à une pompe réversible, ce qui suffira pour en faire saisir le fonctionnement.

Notre génératrice est donc tout bonnement une pompe qui nous fournit un courant de pression E, et d'intensité I (E, force électromotrice, I, intensité). Le produit EI représentera la puissance fournie.

Nous avons dit que nos dynamos-pompes étaient reversibles : nous leur fournissons du travail, elles nous donnent un courant. Inversement, faisons passer entre leurs bornes un courant, elles vont se mettre à tourner et nous donner de l'énergie mécanique.

La grandeur de cette énergie mécanique dépendra à la fois de l'intensité du courant et de sa pression : si nous avons une veine de faible section animée d'une grande vitesse elle imprimera à la réceptrice une grande vitesse de rotation, mais donnera un couple moteur faible. Au contraire, si E est petit et I très grand, la vitesse de la réceptrice sera faible et son couple moteur considérable.

Nous disposons de deux réceptrices. Nous allons donc diviser notre courant de caractéristiques EI en deux autres : si nous voulons une grande vitesse des réceptrices, correspondant à la marche en palier, nous les couplerons en quantité et chacune d'elles recevra le courant

de pression E et d'intensité $\frac{I}{2}$. Au contraire, si nous avons besoin d'un fort couple moteur (démarrage, côtes), nous les couplerons en série, et chacune d'elles sera traversée par le courant total d'intensité I, mais dont la pression, pour chaque machine, sera seulement $\frac{E}{2}$.

Un certain nombre de « résistances » permettent d'abaisser à volonté la pression initiale E, donc, d'obtenir encore d'autres variations de la vitesse. C'est ainsi, par exemple, qu'avec trois de ces résistances, on peut obtenir six valeurs différentes de la vitesse.

Enfin, on peut agir directement sur la valeur du courant fourni par la génératrice, en faisant varier la puissance du moteur qui l'actionne. On dispose donc, en somme, d'une gamme continue de vitesses, depuis 0 jusqu'à la plus grande. La variation sera continue, car les moteurs électriques ont une souplesse qui leur permet de franchir sans à-coup la limite de deux régimes de marche consécutifs.

Le démarrage se fera en envoyant simplement à travers toutes les résistances le courant de la génératrice dans les réceptrices couplées en série.

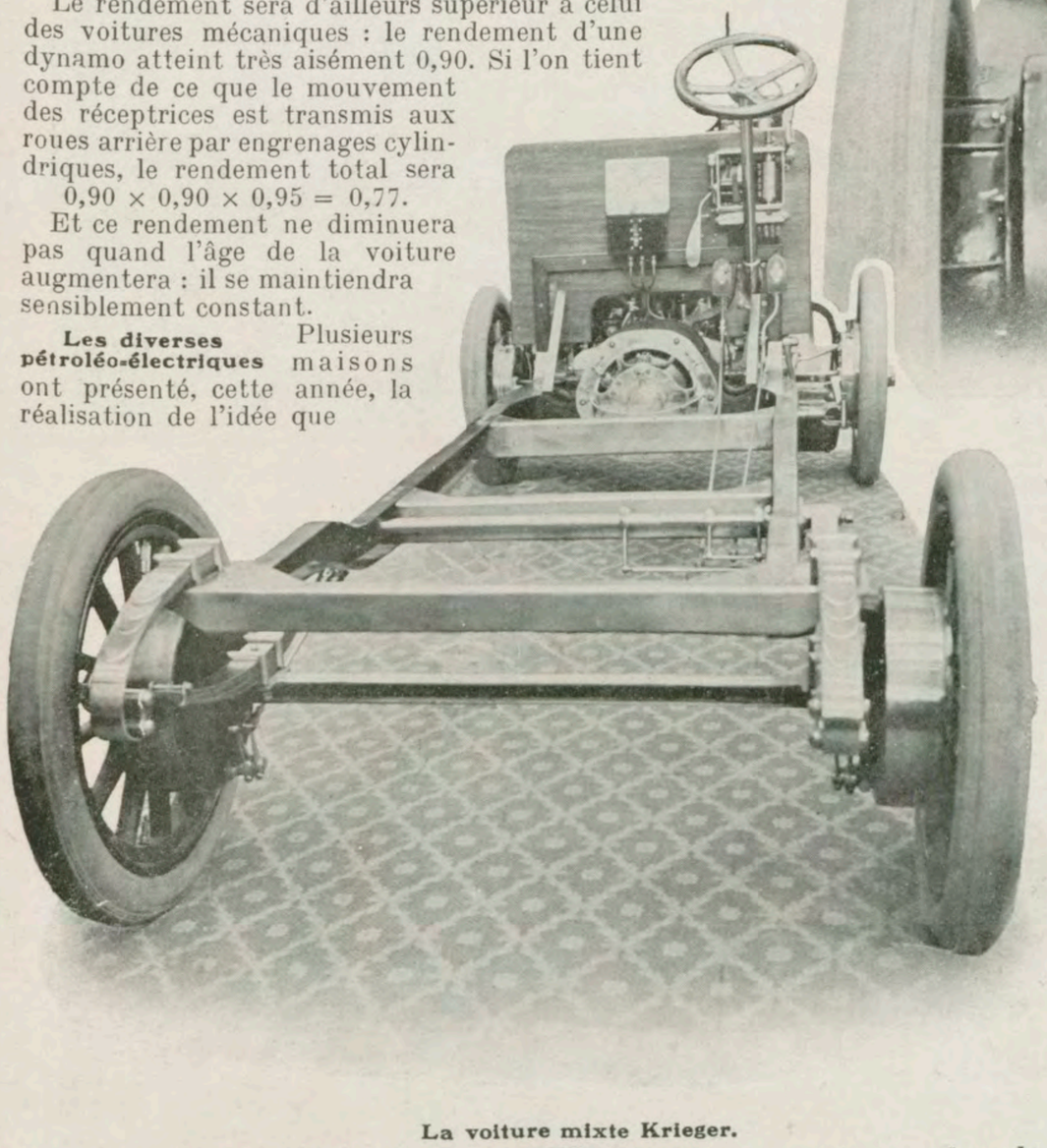
On voit immédiatement quelle facilité de conduite et quelle simplification de montage résultent de l'adoption de l'électricité comme agent de transmission de la puissance du moteur aux roues.

Le rendement sera d'ailleurs supérieur à celui des voitures mécaniques : le rendement d'une dynamo atteint très aisément 0,90. Si l'on tient compte de ce que le mouvement des réceptrices est transmis aux roues arrière par engrenages cylindriques, le rendement total sera

$$0{,}90 \times 0{,}90 \times 0{,}95 = 0{,}77.$$

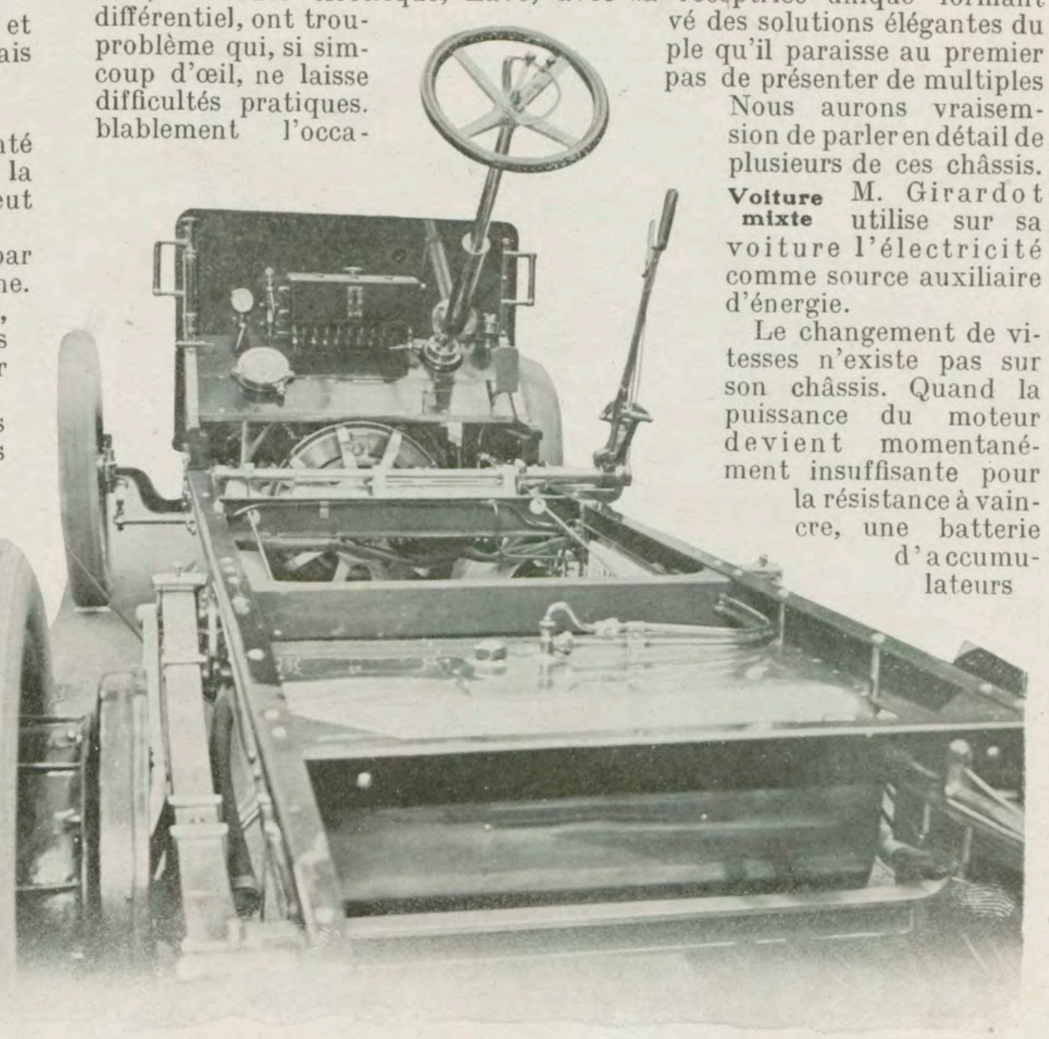
Et ce rendement ne diminuera pas quand l'âge de la voiture augmentera : il se maintiendra sensiblement constant.

Les diverses pétroléo-électriques Plusieurs maisons ont présenté, cette année, la réalisation de l'idée que nous venons d'exposer : Krieger, dont on voit les taxis sillonner les rues, Mercédès électrique, Lavo, avec sa réceptrice unique formant différentiel, ont trouvé des solutions élégantes du problème qui, si simple qu'il paraisse au premier coup d'œil, ne laisse pas de présenter de multiples difficultés pratiques. Nous aurons vraisemblablement l'occasion de parler en détail de plusieurs de ces châssis.



La voiture mixte Krieger.

Dans ce système, employé par un certain nombre de taxi-autos, les roues avant sont motrices.

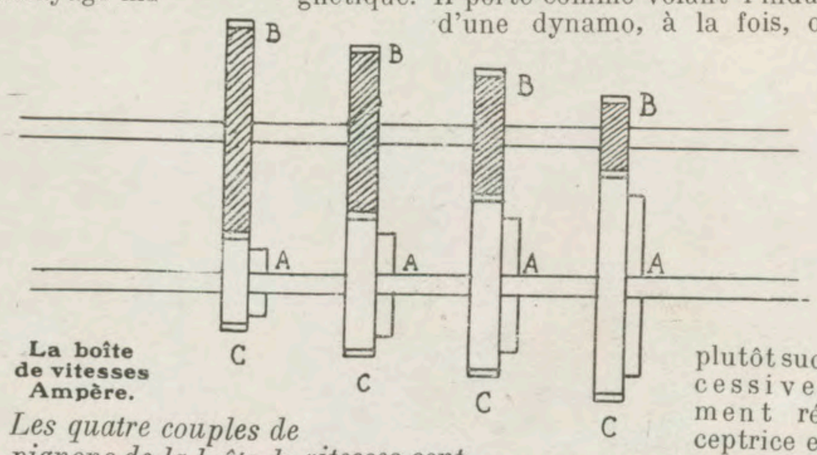


La Mercédès électrique.

Outre les voitures purement électriques, la maison Mercédès construit des voitures munies d'un moteur à pétrole, dont l'énergie est transmise aux roues par le courant électrique.

Voiture mixte M. Girardot utilise sur sa voiture l'électricité comme source auxiliaire d'énergie.

Le changement de vitesses n'existe pas sur son châssis. Quand la puissance du moteur devient momentanément insuffisante pour la résistance à vaincre, une batterie d'accumulateurs vient donner un coup de collier. Le moteur est en relation avec le pignon d'attaque du différentiel, par l'intermédiaire d'un embrayage magnétique. Il porte comme volant l'induit d'une dynamo, à la fois, ou plutôt successivement réceptrice et génératrice.



La boîte de vitesses Ampère.

Les quatre couples de pignons de la boîte de vitesses sont toujours en prise. Un embrayage magnétique C cale sur son arbre celui des pignons A correspondant à la vitesse voulue.

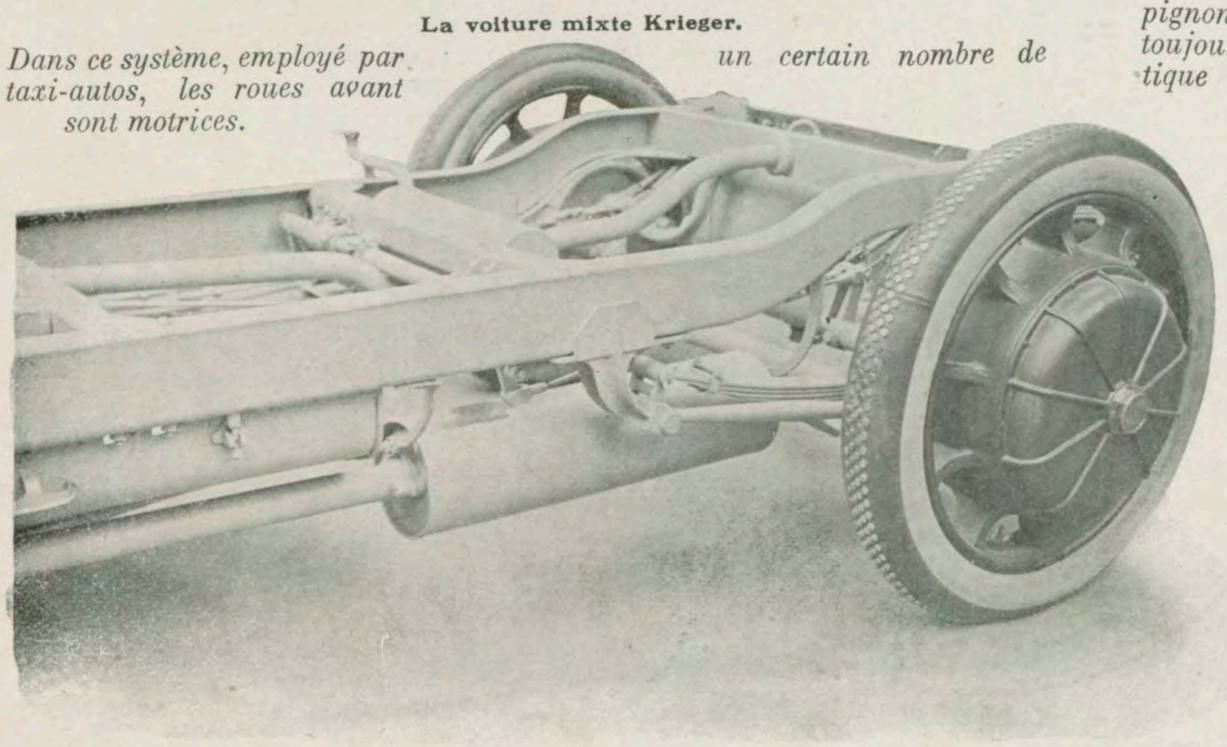
Y a-t-il excédent de travail moteur : cet excédent est employé à produire un courant qui va à la batterie de secours. Quand le travail résistant a le dessus, le courant change de sens et vient à son tour actionner la dynamo.

La voiture Ampère En avons-nons fini avec les applications de l'électricité à nos voitures? Nous en sommes bien loin. Elle est utilisée comme transmetteur d'ordres, pour ainsi dire, dans maint organe. L'un des plus intéressants est l'embrayage magnétique, dont une élégante application a été faite à la voiture Ampère. Les quatre couples des pignons de la boîte de vitesses sont toujours en prise. Les uns, B B B B, sont calés sur leur arbre, les autres, C sont fous sur le leur, et munis chacun d'un embrayage magnétique A.

Une simple manette sur le volant envoie le courant dans l'embrayage voulu.

Allumage des moteurs, éclairage des voitures Et l'allumage dans les moteurs, dont nous n'avons rien dit, et l'éclairage des voitures, et le freinage électrique, et... la vulcanisation des pneus!... voilà encore des fonctions remplies par la fée électricité; fonctions humbles, à la vérité, mais essentielles, pourtant, pour la plupart. L'électricité est bonne à tout et s'accommode de tout.

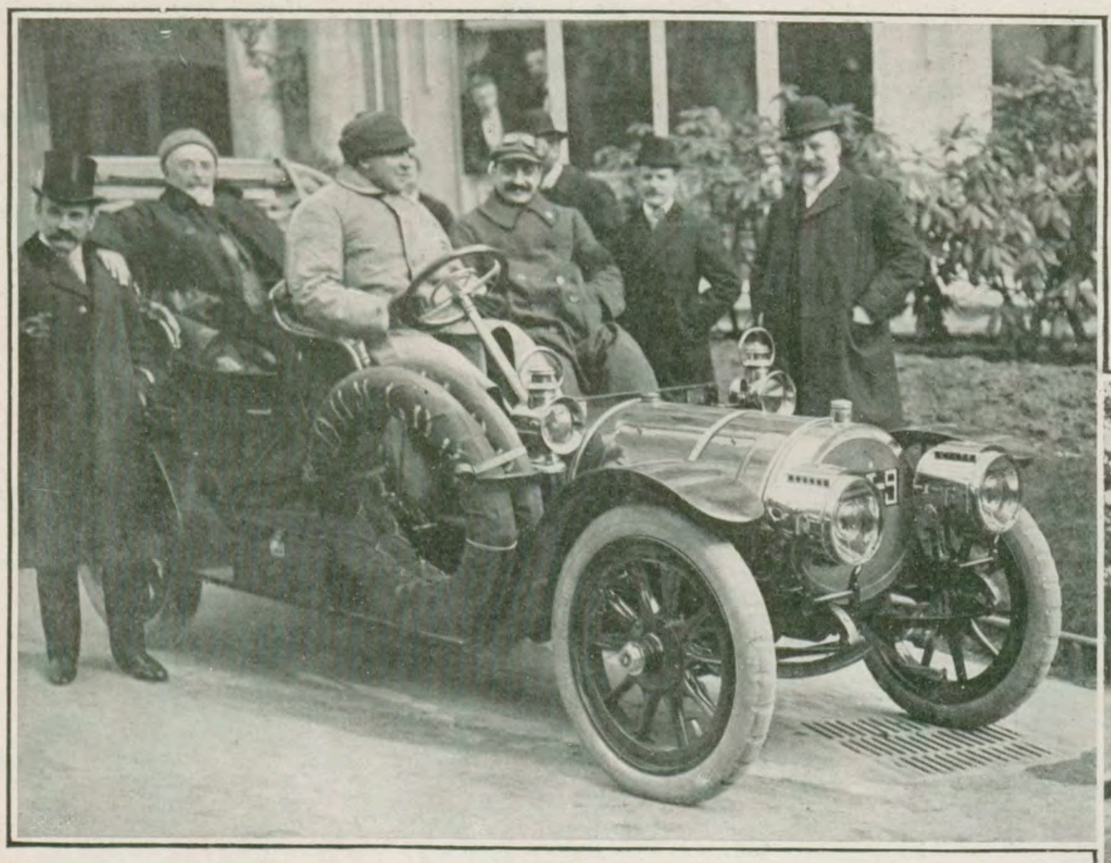
H. Petit.



L'Electromotion.

Ces voitures ne comportent aucune transmission mécanique. Les réceptrices sont calées directement sur les moyeux des roues arrière motrices.

LE TOUR DE FRANCE



La *Germain* au départ.

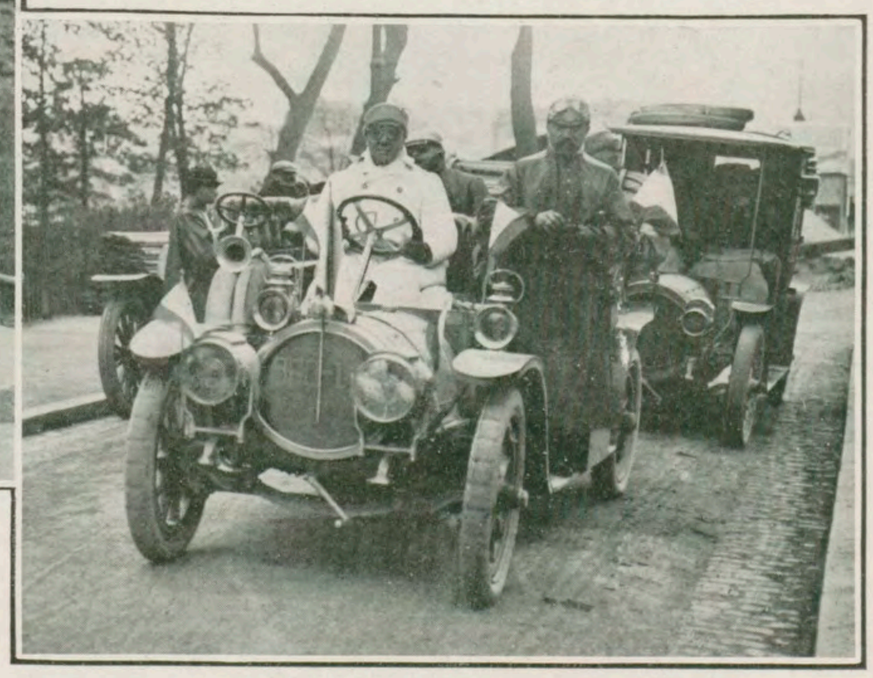
*Le 20 mars dernier, G. Abran, fourrier ordinaire des épreuves de l'*Auto, *quittait Paris, conduit par M. Degrais, sur sa fidèle* Germain, *pour aller organiser les étapes du Tour de France cycliste.*

Le 20 mars dernier, après un excellent déjeuner chez Ledoyen, nous souhaitions bon voyage à notre camarade Georges Abran. Le vieux globe-trotter partait, une fois de plus, pour le Tour de France. Il allait, pour la sixième fois, organiser les contrôles de la grande épreuve cycliste que fait disputer chaque année l'*Auto*. Il ne s'agit pas de moins de 6.000 kilomètres de route, à couvrir par un printemps qui, cette année, ressemble fort à l'hiver. Il fallait donc une voiture sur laquelle on pût compter. C'est pourquoi Abran n'avait pas hésité à se confier à M. Degrais, qui le pilota sur sa fidèle Germain, pendant deux mois et demi. Cette extraordinaire voiture trouva moyen de boucler la boucle sans autre panne qu'une bougie cassée.

Et quand ils rentrèrent, le 20 mai, on leur fit une ovation à l'arrivée.

Mais ce qui fut le plus caractéristique, c'est la réponse que fit M. Degrais à M. Price, le Directeur de la Compagnie Dunlop, qui lui demandait combien il avait usé de trains de pneus:

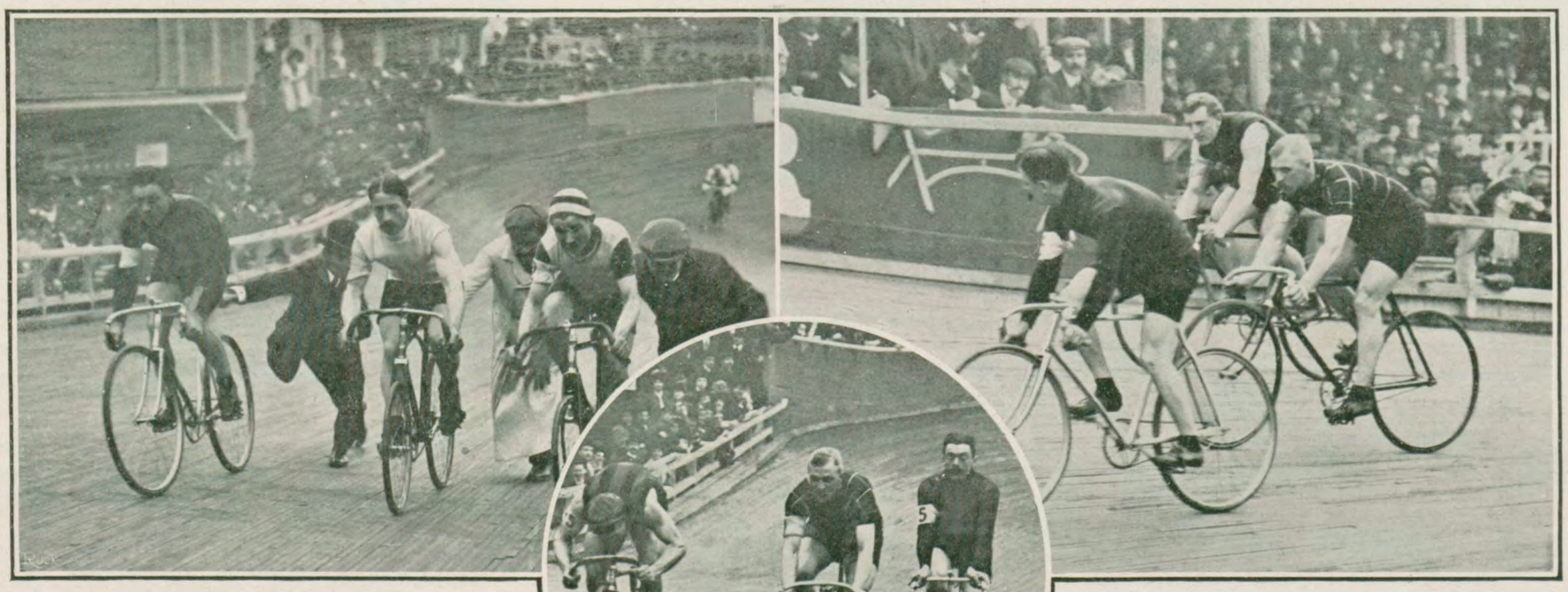
— Voici, dit-il, le train de rechange de Dunlop cannelés que que nous avions emporté, il est encore là ! F.-A. W.



La *Germain* à l'arrivée.

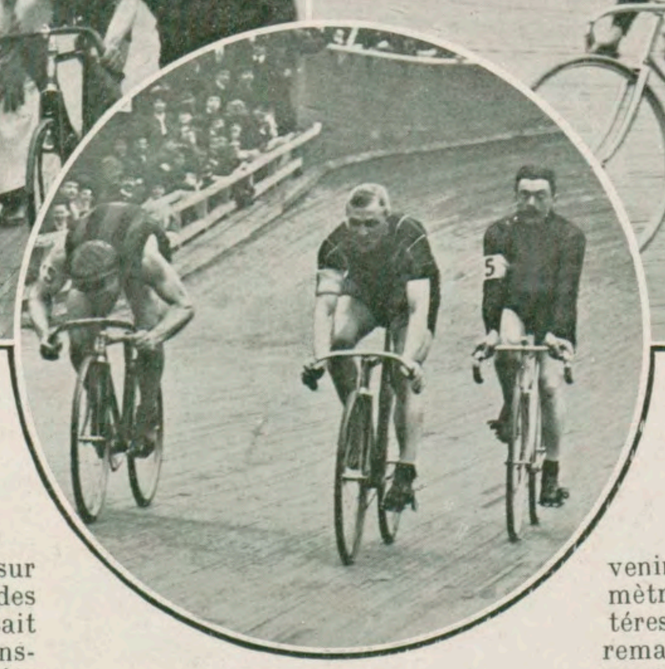
Le 4 mai, tous trois faisaient à Paris une entrée triomphale par la Porte-Maillot, ayant organisé tous les contrôles de la course, après avoir parcouru 6.000 kilomètres sans lever le capot de leur Germain *et sans toucher à leurs* Dunlop.

LE GRAND PRIX DE BUFFALO



Le départ des 30 kilomètres.

De gauche à droite: Poulain, qui finira troisième, à 9 tours; Shirley, second, à 3 tours, et Brocco, premier, en 37 m. 35 s.



L'arrivée.

Ellegaard bat Rutt d'une roue et Poulain d'une longueur. (Bicyclette Peugeot, *pneus* Continental.)

La finale du Grand Prix de Buffalo.

Poulain, en tête, observe ses deux adversaires. Elleguard et Rutt, qui vont commencer à produire leur effort.

Enfin, Buffalo a pu donner une réunion sur la piste de Neuilly, et non à la Galerie des Machines. Ce n'est pas à dire qu'il faisait beau, oh ! non ! puisqu'il plut quelques instants et que le temps resta couvert, en grossier personnage qu'il est, pendant toute la journée.

Le public était venu nombreux, cependant, et ne regretta pas son déplacement. Le Grand Prix de Buffalo donna lieu à de belles luttes. La finale revint à Ellegaard. Il battait Rutt, dont la défense fut énergique, et Poulain, qui a bien de la peine à redevenir ce qu'il a été jadis. La course de 30 kilomètres derrière tandems humains, eut le don d'intéresser profondément les spectateurs. Il est à remarquer que chaque fois qu'une épreuve de ce genre est organisée, elle remporte un réel succès. Poulain n'exista pas un seul instant et fut battu par 10 tours, soit 3 kilomètres, l'Anglais Shirley, qui est un fameux stayer, ne fut pas heureux et finit second, à 3 tours. Le vainqueur, Brocco, qui débutait sur piste comme professionnel, couvrit les 30 kilomètres en 37 m. 35 s. J. M.

DE LONDRES A BRIGHTON EN MAIL-COACH

M. A.-G. VANDERBILT CONDUISANT SON MAIL-COACH

M. Alfred-G. Vanderbilt accomplit en ce moment, en Angleterre, une performance curieuse. Pour montrer l'excellence de ses chevaux d'attelage, il a fait le pari d'aller en mail-coach, tous les jours, de Londres à Brighton, pendant la durée de la grande saison. Naturellement, il est obligé d'organiser des relais, les quatre chevaux qu'il conduit ne pouvant fournir ce parcours. Et on voit que c'est là une fantaisie que, seul, un milliardaire peut s'offrir. Aussi bien, les chevaux que M. Vanderbilt a amenés d'Amérique font l'admiration de tous les sportsmen d'Angleterre, et c'est devant une foule considérable que, chaque jour, le riche Yankee prend le départ, pour faire sa belle randonnée. Son écurie, composée de 27 chevaux, estimés 2.500.000 francs, est à Hendon.

LA COURSE DE BRIARCLIFF

Les voitures américaines une fois de plus battues sur leur propre terrain, tel est le résultat de cette épreuve, qui obtint un succès fou à New-York

L'arrivée

C'est le 22 avril que fut disputée la Course de Briarcliff. Elle fut gagnée par Strang, qui couvrit les 259 milles en 5 h. 14 m. 13 s. 1/5. Vitesse moyenne 48 milles 88 (77 kil. 380) à l'heure. Voiture Isotta Fraschini. *Pneumatiques* Michelin.

Un virage.

L'épreuve se disputait à 30 milles seulement de New-York, plus de 100.000 spectateurs étaient échelonnés sur le parcours.

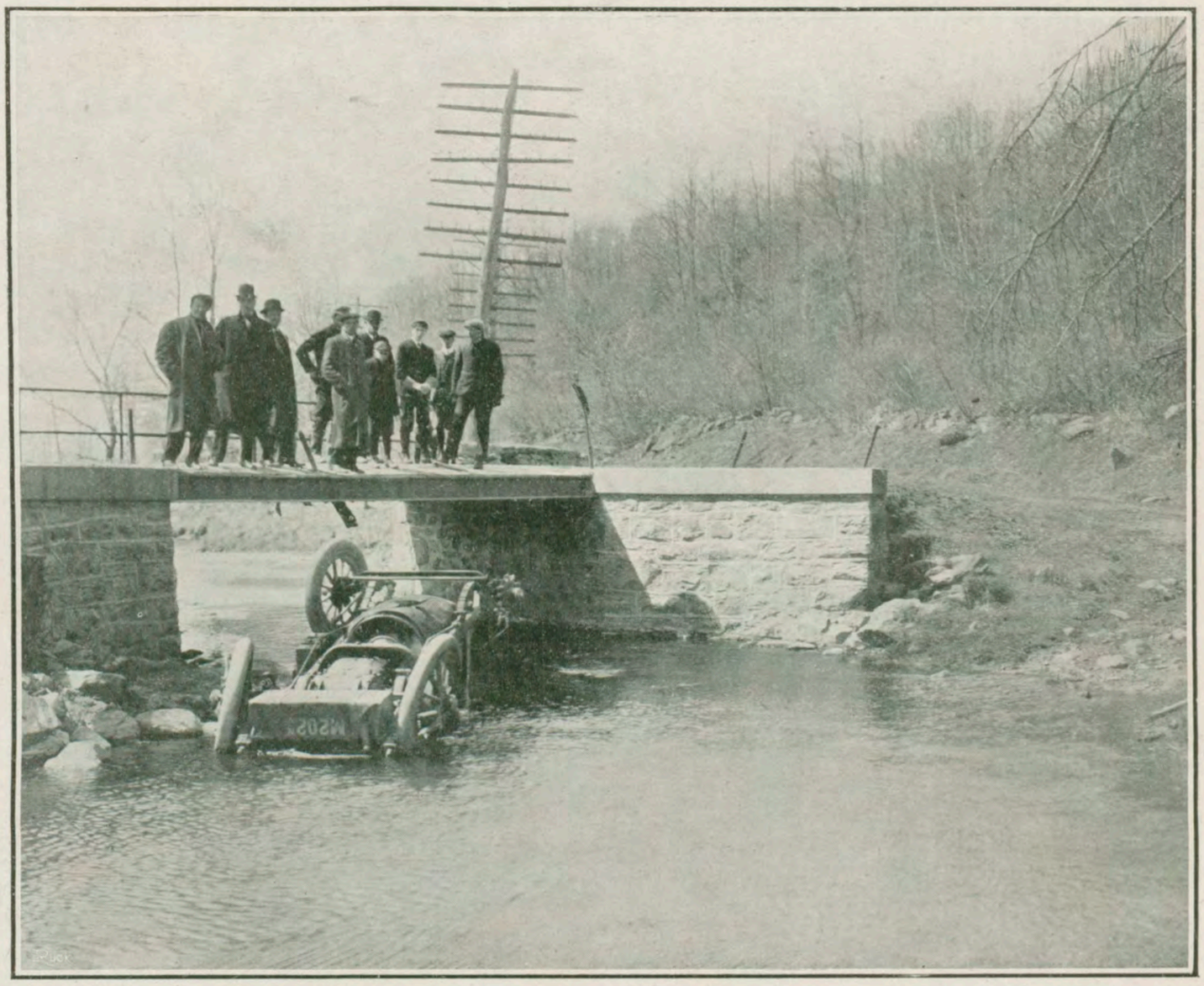
La Course de Briarcliff, organisée, presque à l'impromptu par un Comité de constructeurs de New-York, s'est disputée le 24 avril. Courue à travers les pittoresques campagnes du Winchester County (Etat de New-York), elle fut, d'un bout à l'autre, un véritable casse-cou. On avait annoncé avant l'épreuve qu'il y aurait certainement des morts. Comme le terrain de course n'était guère éloigné de plus de 30 milles de New-York, une telle prédiction n'avait pas manqué d'amener une foule considérable. On peut évaluer à plus de 100.000 le nombre des spectateurs et à plus de 10.000 celui des automobiles rangées tout le long du parcours. La prévision, d'ailleurs, ne se réalisa pas, et s'il y eut quelques accidents, aucun n'eut, heureusement, de graves conséquences.

Vingt-deux concurrents se présentèrent au départ, qui fut donné à 5 h. 5 du matin. Malgré cette heure matinale, c'est entre une double haie de spectateurs que les voitures effectuèrent leur premier tour, qui mesurait 32 milles 4/10. Le parcours comprenait 8 tours, soit 259 milles (416 kilom. 813). Parmi les partants, trois des conducteurs du fameux New-York-Paris : Montague Roberts, Sartori et Godard lui-même, au volant d'une Renault; le fameux Barney Oldfield, qui, comme Major Taylor, a une prédilection pour le numéro 13, que ses concurrents ne lui avaient pas disputé ; le populaire Michener, etc.

Plusieurs voitures furent rapidement hors de course, parmi lesquelles la Maja de Dan Murphy, qui perdit sa roue gauche-avant dans un virage. L'Allen Kingston du Dr de Palma, qui avait eu l'idée bizarre de peindre sa voiture en noir, tel un corbillard, entra dans le public, passa par-dessus le parapet d'un pont et tomba dans une petite rivière.

Finalement, cinq voitures seulement finirent le parcours. C'est Strang, sur sa 50 chevaux Isotta Fraschini, qui termina premier, en 5 h. 14 m. 23 s. 1/5, à une vitesse moyenne de 77 kilom. 310 à l'heure. Cedrino était second, sur 60-chevaux Fiat, en 5 h. 21 m. 5 s. 2/5. C'est lui qui fit le tour le plus vite, en 37 m. 16 s. Derrière lui venaient : Guy Vaughn, sur 30-chevaux Stearn, en 5 h. 28 m. 29 s. 1/5, troisième. Herbert Lytlle sur 50-chevaux. Apperson, quatrième, et Sartori, cinquième, sur 40-chevaux Bianchi. Les autres avaient abandonné.

F.-A. Wheel.

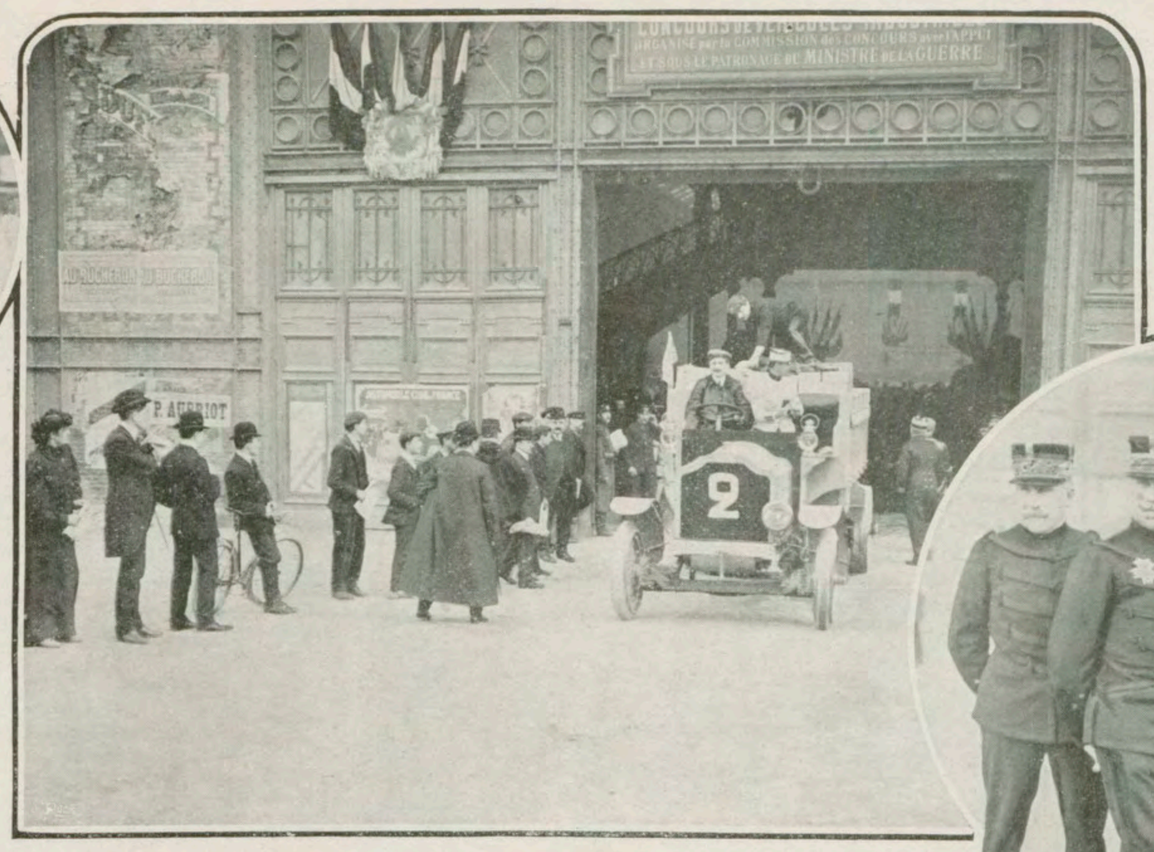


Un incident.

Le parcours était extrêmement difficile et, par places même, dangereux. Quatre personnes furent blessées dans cette chute par-dessus un parapet.

LES VÉHICULES INDUSTRIELS

Le général Picquart.
Le ministre de la guerre, accompagné de son état-major, a visité, la veille du départ, les véhicules exposés.

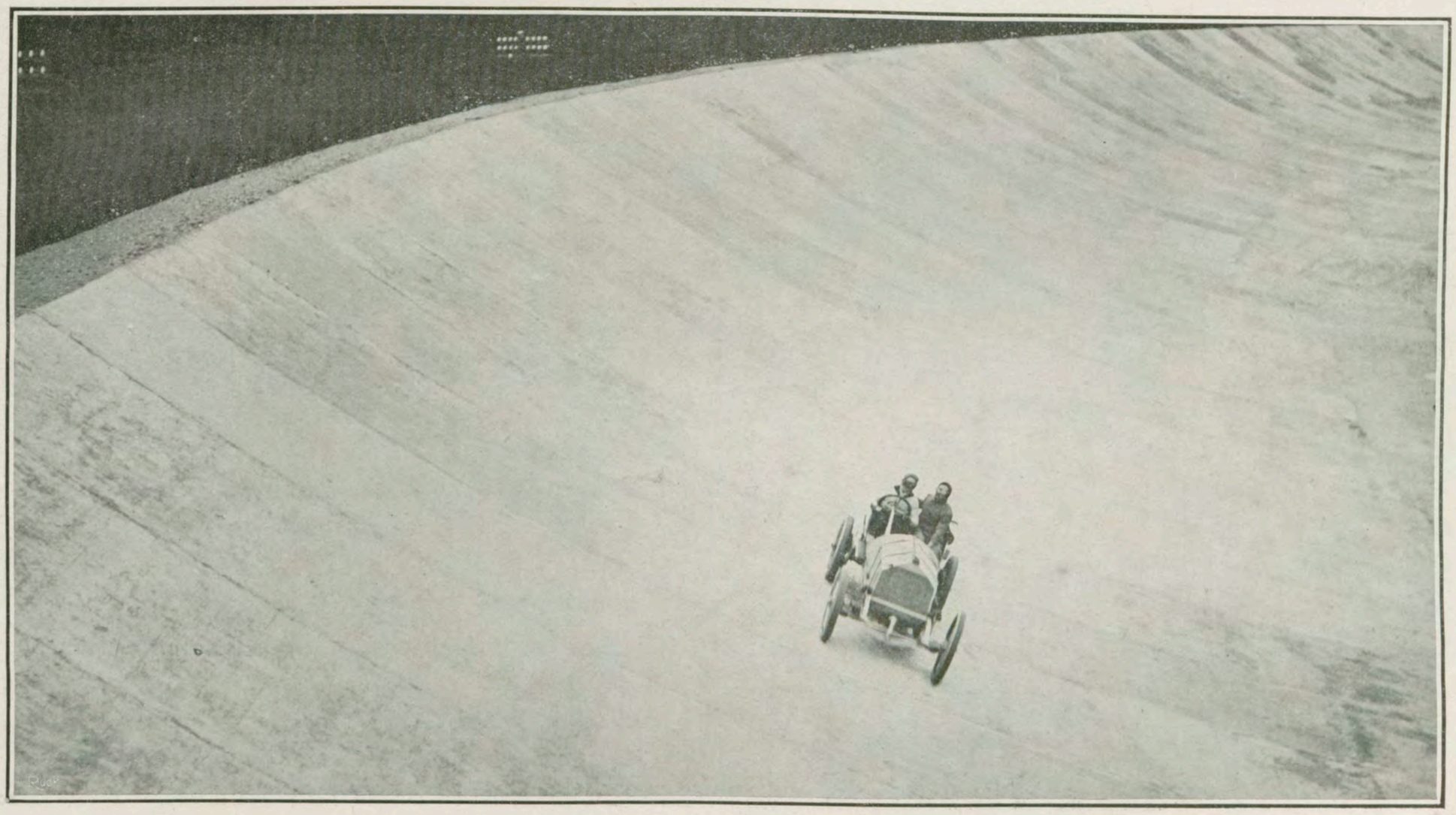


Un départ.
Après un jour d'exposition à la Galerie des Machines, les lourds véhicules ont quitté Paris le 4 mai au matin. Ils n'y rentreront que le 31 mai.

L'Etat-Major.
Parmi les visiteurs de l'exposition : le général Dalstein, gouverneur de Paris ; les généraux Gillain, Sylvestre, Bolgert, Chapet, Prévost.

PENDANT un mois, camions et fiacres, sous le vigilant contrôle de l'armée, vont parcourir les routes du Nord et de l'Est de la France. Pour la quatrième fois, en effet, la Commission des Concours de l'Automobile Club de France organise, avec l'appui et sous le patronage du ministre de la Guerre, le traditionnel concours de véhicules industriels et de voitures de petit tourisme. D'année en année, cette épreuve prend une importance plus grande, au fur et à mesure que les transports industriels par automobile démontrent leur utilité. Je l'ai répété cent fois ici même : l'avenir de l'industrie automobile est dans le véhicule utilitaire, et le Concours qui se déroule pendant tout le mois de mai embrasse, précisément, toutes les catégories diverses de véhicules industriels, depuis le modeste tricycle de livraison, jusqu'aux camions de 3 tonnes et au-dessus et aux trains sur route, en passant par les fiacres et les omnibus. Un programme très ingénieux permet aux concurrents de rayonner autour de six villes choisies comme points centraux et qui sont : Rouen, Amiens, Lille, Reims, Nancy et Dijon. Un règlement très sévère assure, en outre, que ceux qui rentreront à Paris le 31 mai seront prêts aux services les plus durs qu'on peut exiger d'un véhicule industriel. F.-A. W.

A L'AUTODROME DE BROOKLANDS



D. RESTA DANS UN VIRAGE

D. Resta, qui vient de battre les records sur l'autodrome de Brooklands, conduisait une voiture Mercédès *de 120 chevaux, et marchait à une allure de 153 kilomètres à l'heure.* (*Pneumatiques* Continental.)

DU FIACRE AU TAXI-AUTOMOBILE

Par Madame DECOURCELLE

Le 2 mai, la première femme chauffeuse a fait son apparition au volant d'un taxi-automobile. Mme Decourcelle donne ses impressions aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*

Le lendemain du jour où je débutais comme cochère, les journaux annonçaient qu'une femme courageuse se lançait dans Paris et ne craignait pas d'affronter les tracasseries de la foule. Celle-ci me fut assez sympathique; l'accueil qu'elle me fit me donna courage et me permit de caresser de nouveaux projets. Je songeais aussitôt à conduire au volant, mais il ne fallait pas perdre de temps. A mes moments perdus, j'apprenais le mécanisme des différentes pièces, à trouver la panne et, au mois de février 1907, je me sentais assez sûre de moi, pour tenter d'obtenir mon permis de conduire. Je l'obtins. Mais qui voudrait me confier une voiture?

Je continuais toujours à conduire ma bonne Gisèle, ma jument favorite, qui était devenue populaire. Mes clients l'estimaient aussi, et souvent, à la fin d'une course ils lui donnaient un morceau de sucre, qu'elle avait bien gagné. Mais, malgré que l'idée de me séparer d'elle me coûtât un peu, je m'armai de courage et j'allai me proposer.

D'où vient la panne?
Le taxi se refuse à avancer. Il faut chercher la cause de la panne.

Je me présente au garage, un peu tremblante, sur la façon dont je serai accueillie. Le propriétaire du garage ne paraît pas trop étonné et me convie à faire mes épreuves de conduite. Nous voilà partis roulant dans Paris. Après une assez longue promenade, nous rentrons, et je suis aussitôt agréée.

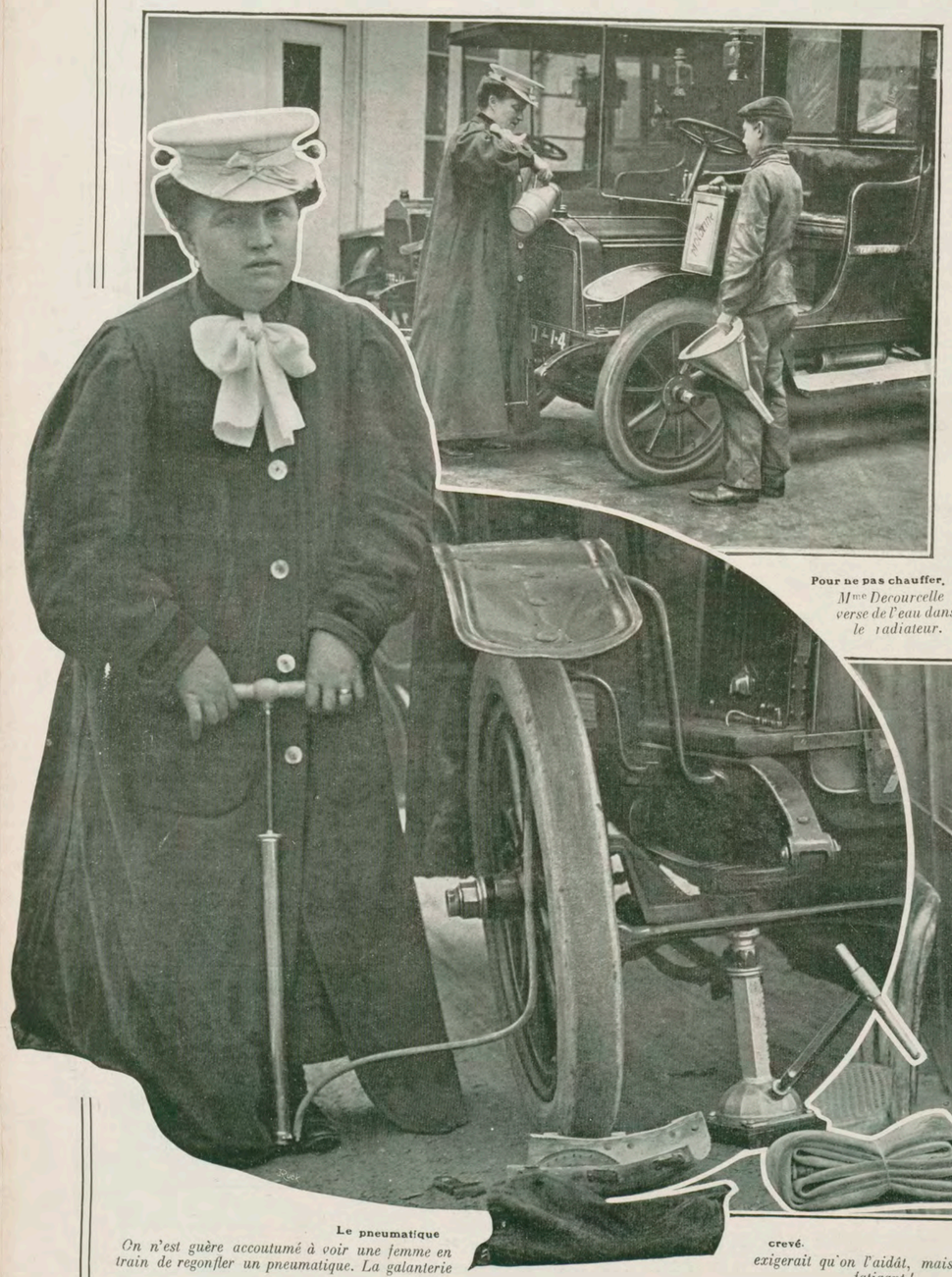
Maintenant, pleine de confiance, j'allais éprouver les mêmes sensations que le jour où je débutais comme cochère. Le 2 mai, troquant le chapeau pour la casquette, je quittais le garage.

Un sentiment de curiosité se peignait d'abord sur tous les visages que je rencontrais et je n'entendis pas les réflexions faites sur mon passage. En arrivant dans les quartiers plus animés et où forcément je devais ralentir, les apostrophes devinrent plus distinctes, et je m'étonnai qu'elles ne fussent pas trop désagréables, je dois même dire que beaucoup furent des encouragements.

Mais quand je pense à ma bonne Gisèle, il y a des moments où je la regrette.

J. DECOURCELLE.

Avez-vous un permis?
L'agent demande les papiers.



Pour ne pas chauffer.
Mme Decourcelle verse de l'eau dans le radiateur.

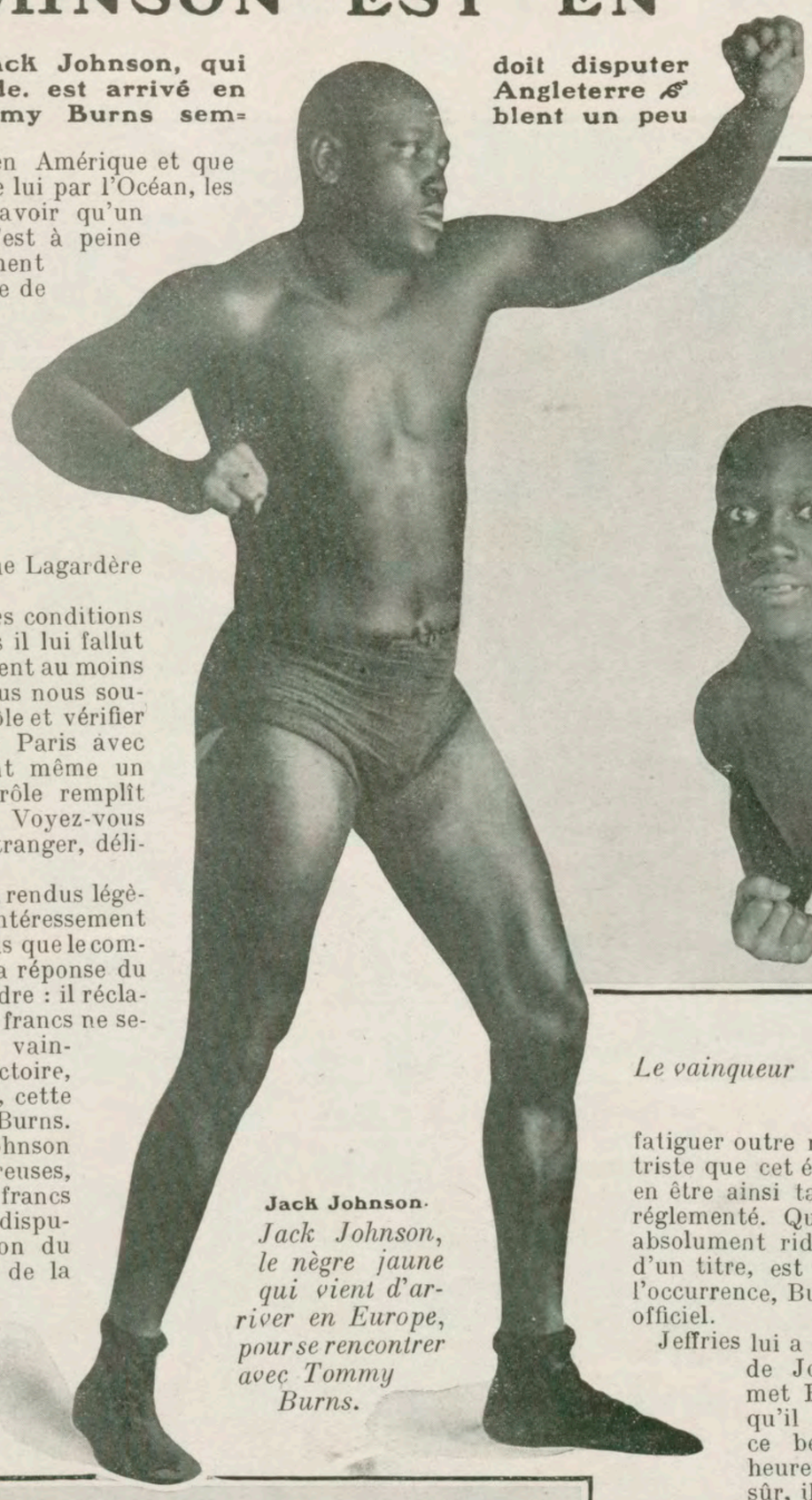
Le pneumatique crevé.
On n'est guère accoutumé à voir une femme en train de regonfler un pneumatique. La galanterie exigerait qu'on l'aidât, mais c'est si fatigant!

Le grand air creuse.
Mme Decourcelle profite d'un moment de répit pour se restaurer. Mais les clients sont nombreux, il faut se dépêcher.

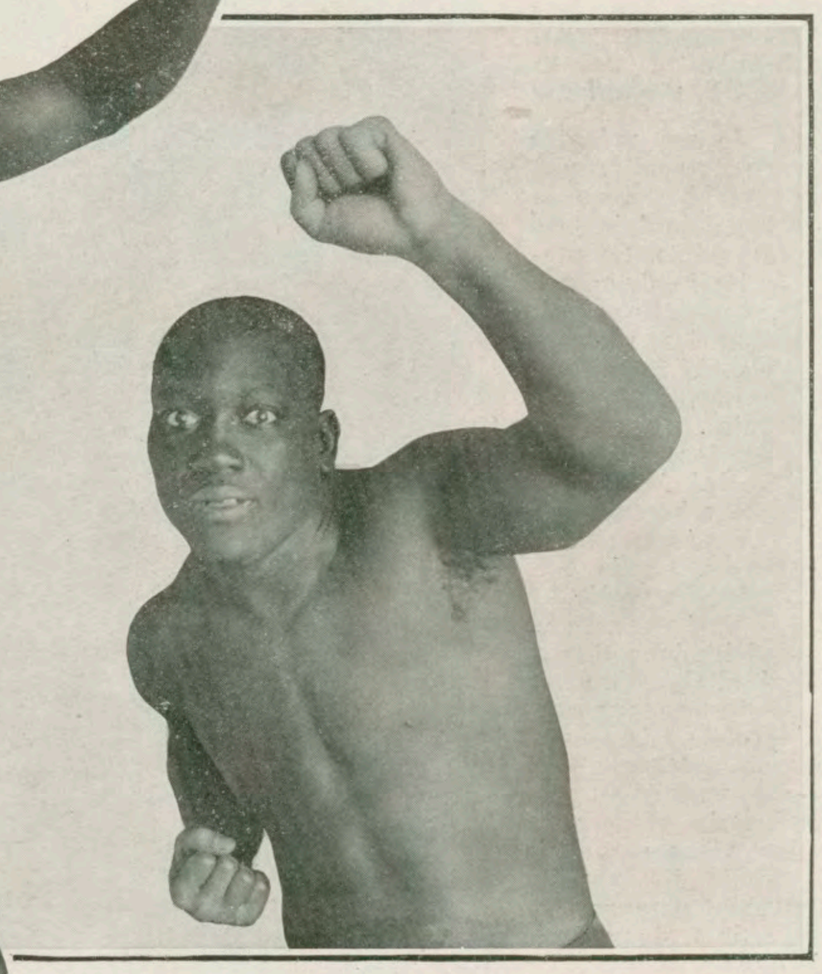
La mise en marche.
On va partir. D'un mouvement énergique la chauffeuse tourne la manivelle et prend ses précautions pour éviter le fâcheux retour.

JACK JOHNSON EST EN EUROPE

Le nègre jaune Jack Johnson, qui doit disputer à Tommy Burns le titre de champion du monde. est arrivé en Angleterre Le match se fera-t-il? Les exigences de Tommy Burns semblent un peu exagérées



Jack Johnson.
Jack Johnson, le nègre jaune qui vient d'arriver en Europe, pour se rencontrer avec Tommy Burns.



La garde de Johnson.
Le vainqueur du combat Johnson-Burns aura le titre de champion du monde.

Lorsque Jack Johnson était en Amérique et que Tommy Burns était séparé de lui par l'Océan, les deux hommes semblaient n'avoir qu'un seul désir : se rencontrer. C'est à peine s'il était question d'argent : évidemment il faudrait une bourse, outre le titre de champion du monde, mais l'honneur serait surtout en jeu. Quelques personnes admiraient le désintéressement de ces deux pugilistes et trouvaient qu'il était beau, de leur part, de vouloir se mesurer pour le sport.

Sur ces entrefaites, Jack Johnson, craignant d'attendre trop longtemps le retour de Tommy Burns en Amérique, décida de traverser l'Atlantique et de venir à Lagardère, puisque Lagardère ne venait pas à lui.

Il arriva à Londres, espérant que les conditions du match seraient vite conclues. Mais il lui fallut déchanter : le pauvre Tommy Burns tient au moins autant à l'argent qu'à son titre. Nous nous souvenons de l'avoir vu occuper le contrôle et vérifier tous les billets, lors de son match à Paris avec Jewey Smith. Des spectateurs furent même un peu étonnés que le grand premier rôle remplît les fonctions d'un vulgaire employé. Voyez-vous Mounet-Sully, dans une tournée à l'étranger, délivrer les contremarques à la sortie ?

Ce spectacle nous avait, à vrai dire, rendus légèrement sceptiques sur le pseudo-désintéressement de Tommy Burns, aussi craignions-nous que le combat ne fût conclu que difficilement. La réponse du Canadien-Français ne se fit pas attendre : il réclamait 150.000 francs ! Et ces 150.000 francs ne seraient pas destinés seulement au vainqueur, n'en croyez rien. En cas de victoire, de match nul ou de défaite même, cette somme serait acquise à Tommy Burns. Heureusement, les conditions de Johnson ne sont pas tout à fait aussi rigoureuses, sans quoi ce combat de 300.000 francs d'enjeu menacerait de ne jamais se disputer. Enfin, espérons que le champion du monde finira par se rendre compte de la folie de ses conditions et acceptera de mettre son titre en jeu pour moins cher.

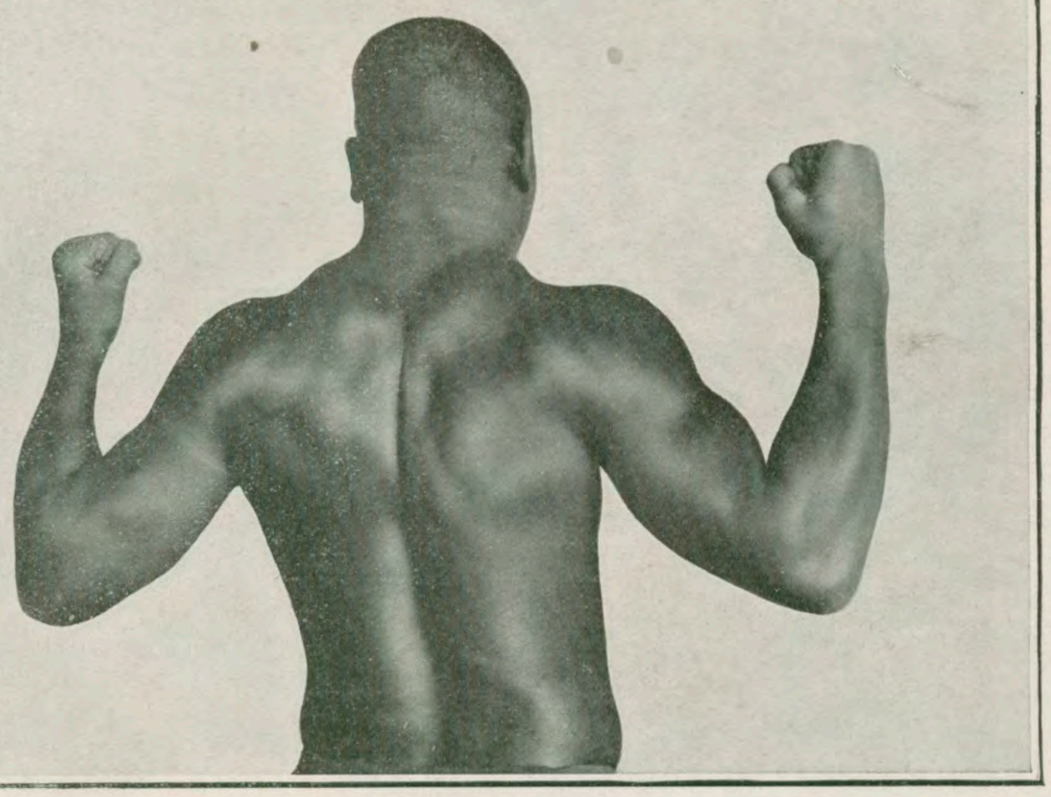
Sans quoi, il peut rester champion du monde toute sa vie, sans jamais avoir à se fatiguer outre mesure. Et ce titre serait une rente. Il est triste que cet état de choses puisse subsister, et il pourra en être ainsi tant que le sport de la boxe ne sera pas réglementé. Qu'un homme puisse faire des conditions absolument ridicules, sous prétexte qu'il est détenteur d'un titre, est une chose inadmissible. Il est vrai qu'en l'occurrence, Burns n'est pas encore champion du monde officiel.

Jeffries lui a cédé son titre, à condition qu'il triomphe de Johnson. Mais, à voir l'empressement que met Burns à rencontrer le nègre, il faut croire qu'il n'est pas pressé d'être le titulaire réel de ce beau trophée. Peut-être s'estime-t-il plus heureux de vivre dans le *statu quo*, mais à coup sûr, il ne prend pas une allure très crâne, et on ne saurait le féliciter de cette attitude, qui semble être une reculade.

Si le match finit par se conclure, quel en sera le vainqueur ? Je crois sincèrement que c'est Tommy Burns. Il est évident que Jack Johnson est un parfait pugiliste. Mais il est moins scientifique que son adversaire, et si, physiquement, il est plus impressionnant, quoique plus épais, je suis convaincu qu'il ne pourrait venir à bout du merveilleux, quoique trop intéressé fighter qu'est Tommy Burns.

Nous avons étudié déjà les performances accomplies par les deux combattants. Nous avons constaté que, sur 59 combats, Johnson a fait 8 matches nuls et n'a subi que 2 défaites, dont une sur une faute dont il s'est rendu coupable, tandis que la carrière de Tommy Burns se répartit ainsi : 50 combats, 8 matches nuls, 3 défaites. Par conséquent, Johnson semble avantagé vis-à-vis de Burns, tout au moins en apparence. Mais il n'en est rien, et Johnson donne, d'après son passé, l'impression d'être un homme des plus vigoureux, terrible encaisseur, mais peu scientifique. Il n'a pas cette qualité essentielle que possède Burns au plus haut point : mettre en état d'infériorité son adversaire sans même lui avoir porté un coup. Le champion du monde intimide le boxeur, il tourne autour de lui, fait des feintes, esquive, laisse les coups tomber dans le vide, et ne se met même pas en garde. Une fois qu'il voit son adversaire fatigué, énervé, il se décide à mener la danse. C'est un scientifique dans toute l'acception du mot. Je n'ai jamais vu boxer Johnson ; je me trompe peut être, mais je crois que son endurance ne pourra venir à bout de la science de Burns et qu'il sera battu aux points. Je ne pense pas que la victoire soit acquise par knock-out.

Jacques Mortane



Le dos de Johnson.
Johnson est un des pugilistes les mieux musclés qu'on ait vus sur le ring, quoiqu'il soit plus épais que Sam Mac Vea.

LE GOLF A LA BOULIE

En position pour le drive.
Entourée des boys qui portent les divers clubs, la joueuse se prépare à donner un drive pour envoyer la balle au loin.

Devant le banker.
La balle s'est fixée devant le banker et le joueur, pour se sortir de ce mauvais pas, doit donner un coup vigoureux.

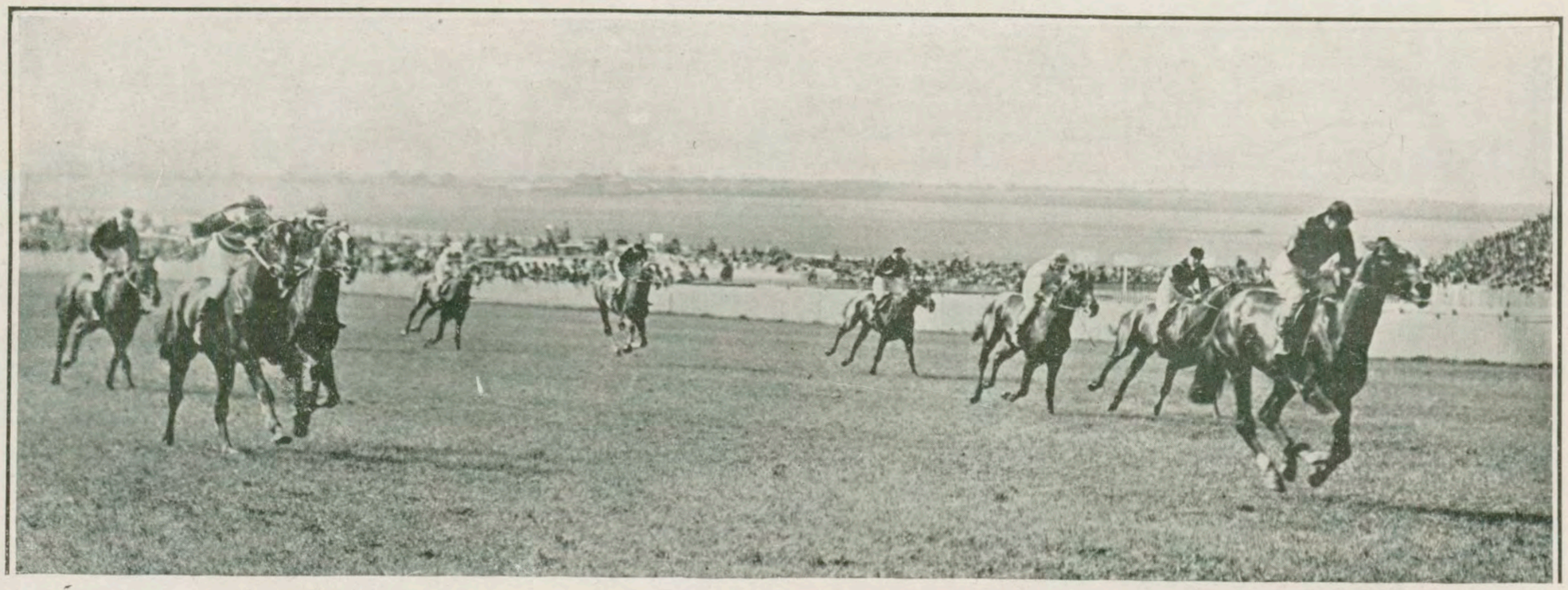
Le putting
La joueuse est dans le putting green, il faut jouer lentement, posément pour avoir la victoire.

Le long approach.
Le joueur donne le long approach pour se rapprocher du putting green, le trou convoité. Dans ce coup, il faut beaucoup d'adresse.

Les links du golf de La Boulie sont le rendez-vous de tous les sportsmen et de toutes les sportswomen qui, revenus de la Côte d'Azur, continuent ainsi à pratiquer leur jeu favori.

LA JOURNÉE DES PRIX LA ROCHETTE

Par RENÉ RIONDET



Sir Archibald Withe Eagle Mercutio Perrier Norman III

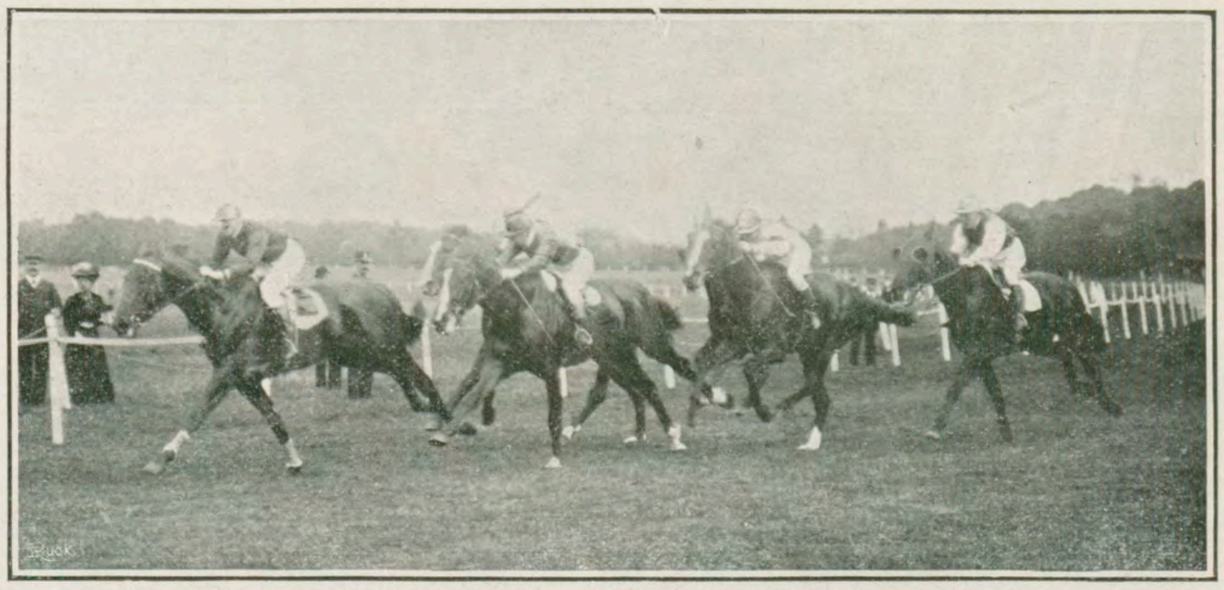
L'arrivée des Deux Mille Guinées (1.600 mètres, Newmarket, 5 mai).

La grande épreuve anglaise, la première des courses classiques, a été remportée par Norman III, à M. Auguste Belmont (O. Madden), sur lequel on comptait bien peu. Il laissait à trois longueurs Sir Archibald, suivi de White Eagle, Mercutio, Perrier, etc... Il y avait 17 partants.

Les Prix La Rochette nous ont fourni de précieux enseignements pour le Prix de Diane et pour le Prix du Jockey-Club ☙ Réhabilitation de Moulins la Marche dans le Prix du Prince de Galles ☙ ☙ ☙ ☙

Les exhibitions décevantes de Conquistador, la victoire peu aisée de Sauge Pourprée dans la Poule des Pouliches, et, de l'autre côté du détroit, les victoires de Norman III, à 25 contre 1, dans les Deux Mille Guinées, et de Rhodora, à 13 contre 1, dans les Mille Guinées, tous ces résultats nous avaient assombris ; nous pensions déjà être revenus aux temps de l'an dernier, alors que la plupart des grandes courses étaient, ici comme en Angleterre, l'apanage d'outsiders formidables. Fort heureusement, la réunion de dimanche dernier nous a tranquillisés ; les trois épreuves importantes de la journée sont revenues aux favoris et nous pouvons croire, sans trop nous avancer, que nous avons vu triompher les bons chevaux.

La première manche du Prix La Rochette (pouliches) fut gagnée l'an dernier par Scabieuse, qui rapporta à ses partisans la proportion de 125 contre 1 ; Papillotte était seconde, à trois quarts de longueur et Foresight, troisième, à une encolure ; Amande,



Conquistador Gigolo II Varney Foresight Val Suzon Souvigny

Le Prix Daru (30.000 francs, 2.100 mètres: Longchamp, 7 mai).

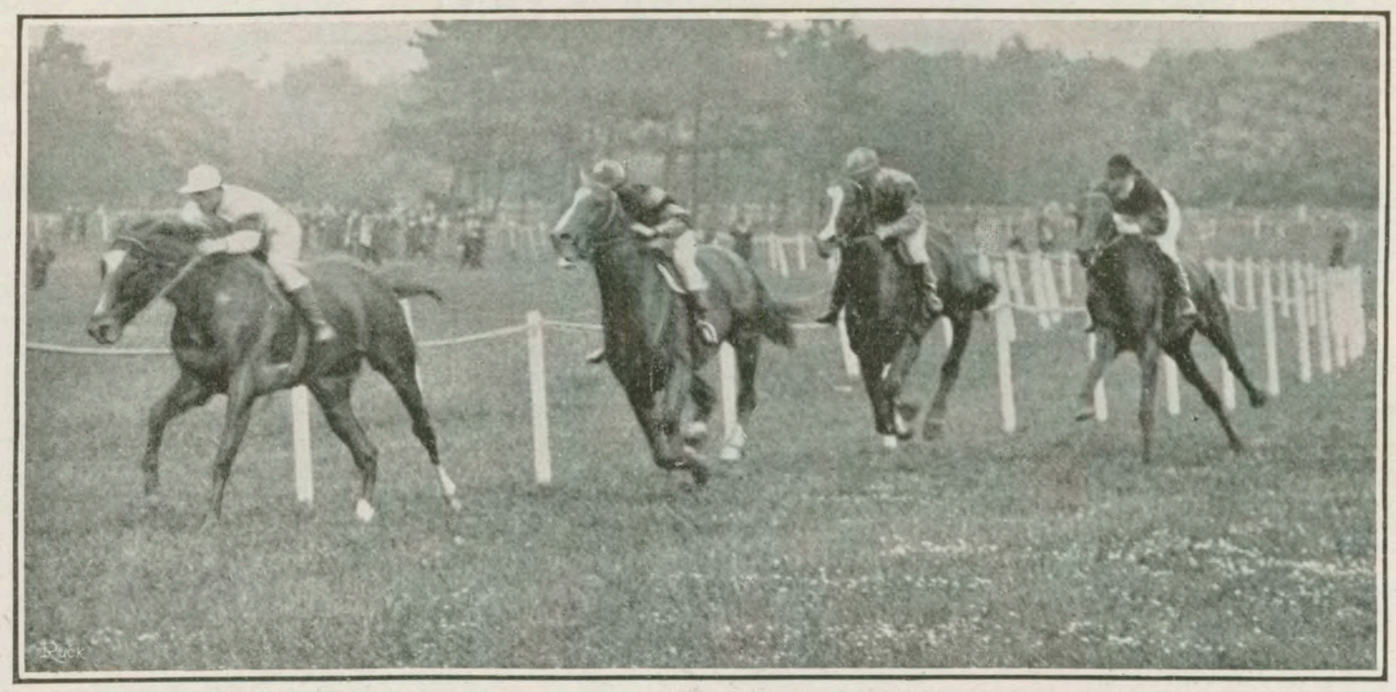
Varney entrait en tête dans la ligne droite, mais fléchissait bientôt, laissant Gigolo II, au duc de Gramont (M. Henry), et Foresight entamer une bonne lutte, d'où le poulain sortait vainqueur par une demi-longueur.

Cabane Mafia II Sedge Moor La Bombe Foresight

L'arrivée du Prix Semendria (20.000 francs, 2.100 mètres, Saint-Cloud, 4 mai).

A la distance, Foresight venait attaquer Sedge Moor, sur laquelle elle prenait l'avantage et, résistant à un rush de La Bombe, la pouliche de M. W.-K. Vanderbilt (Bellhouse) l'emportait de trois quarts de longueur.

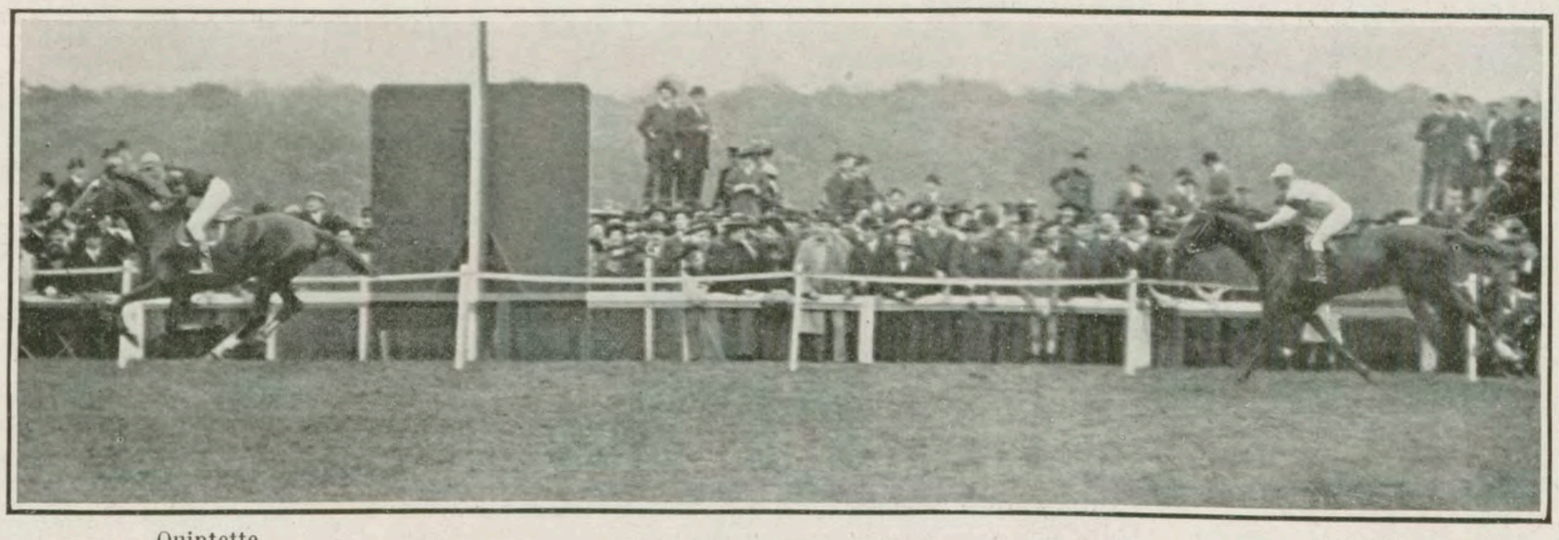
Cocasse et Conny, non placées. Entre ces six pouliches, qui prirent part aux deux manches en 1907 et en 1908, le classement de cette année bouleverse absolument celui de l'an dernier: Foresight est première ; Amande, deuxième; Cocasse, quatrième ; Papillote, Conny et Scabieuse, non placées. Il semble, d'ailleurs, que ce dernier résultat tende à remettre les choses au point. Foresight est, certainement, une bonne jument; en tout cas, elle est très résistante, car elle vient, dans la même semaine, d'affirmer sa qualité à trois reprises différentes. D'abord première, le lundi, dans le Prix Semendria, elle finit seconde, le jeudi, à une tête de Gigolo II, dans le Prix Daru, et gagna, le dimanche, le Prix La Rochette. Il est difficile, cependant, d'apprécier exactement sa valeur: la ligne de Medeah paraissait la mettre bien près de Mafia II et de Papillote ; or, elle vient de les battre facilement toutes deux; d'autre part, la ligne d'Amande la montrerait plutôt supérieure à Sauge Pourprée et Valda. C'est possible, après tout, car elle a dû s'améliorer énormément. Bref, voilà de sérieux



Schuyler Quintette Monitor Kinkajou

Un passage du Prix La Rochette (poulains, 30.000 francs, 2.200 mètres, Longchamp, 10 mai).

Schuyler, Quintette, Monitor et Kinkajou sont restés en file indienne depuis le départ jusqu'à la descente. Quintette se rapprochait alors et passait en tête très facilement.



Quintette Schuyler

L'arrivée du Prix La Rochette (poulains).

Au lieu de mener de bout en bout, comme il l'avait fait jusqu'ici, Quintette a remporté une victoire impressionnante, après avoir attendu derrière Schuyler. Il sera difficile à battre dans le Derby.

éléments d'intérêt pour le Prix de Diane.

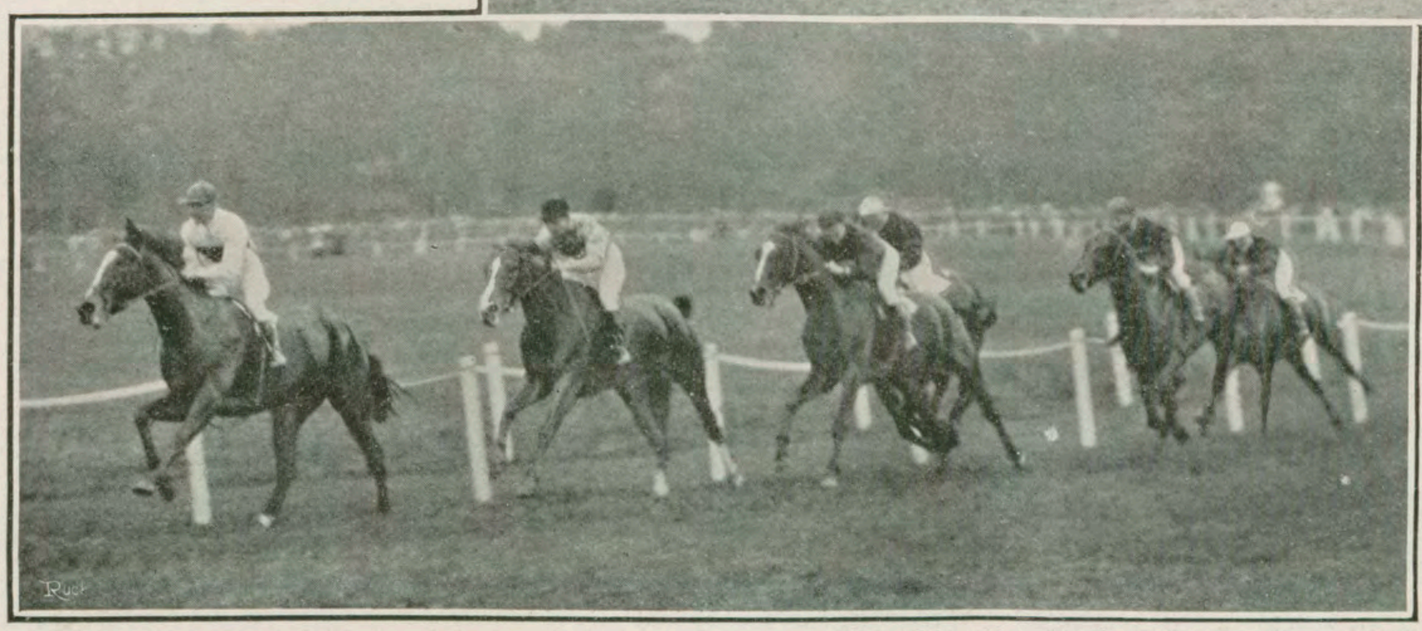
Dans le Prix La Rochette (poulains), nous n'avons pas eu le même bouleversement de la forme de l'an dernier ; les deux seuls poulains qui ont pris part aux deux manches ont fini en 1908, dans le même ordre qu'en 1907, Schuyler devançant Kinkajou d'une longueur. Mais, alors qu'en 1907, ils étaient respectivement premier et troisième, l'autre jour, Schuyler est devenu second, tandis que Kinkajou restait troisième ; deux nouveaux concurrents, Monitor et Quintette, se sont placés : celui-ci, premier, loin devant, celui-là, quatrième et dernier, loin derrière. Cette performance de Monitor n'est pas autrement étonnante ; lorsqu'il ne s'agit plus de placer un déboulé de 1.600 mètres, il est imprudent de compter sur lui. Par contre, Quintette a affirmé à nouveau sa remarquable qualité.

Le Prix du Prince de Galles a été privé d'un de ses éléments d'intérêt, par suite de l'abstention inattendue de l'Inconnu. Ce vaillant champion, qui venait de se révéler, à deux reprises différentes, meilleur que Moulins la Marche, a décliné la lutte dans cette troisième épreuve, qui devait constituer, tout comme au moyen âge, le jugement de Dieu. Il aurait, d'ailleurs, eu affaire à forte partie ; monté, cette fois, par Bellhouse, Moulins la Marche a surmonté sa répulsion pour la starting et s'est élancé avec les autres chevaux au départ. Après une course d'attente peu exagérée, il est venu dans la ligne droite régler tous ses concurrents avec une facilité d'autant plus remarquable qu'il leur rendait de douze à vingt-sept livres. A part cette réhabilitation, que tout le public escomptait, il faut signaler l'excellente course de Princess Margaret, qui a fait ses preuves sur la distance.

Foresight Amande

L'arrivée du Prix La Rochette (pouliches, 30 000 francs, 2.200 mètres).

Foresight, à M. Vanderbilt (Bellhouse), a remporté la victoire avec facilité, battant Amande de 5 longueurs.



Princess Margaret Cythère Dihor Léopold Moulins la Marche Morning Call

Le Prix du Prince de Galles (20.000 francs, 2.600 mètres, Longchamp, 10 mai).

Dans le tournant, Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Bellhouse), se rapprochait des leaders et dans la ligne droite passait facilement en tête, pour l'emporter de 3 longueurs sur Princess Margaret, qui a fourni une excellente performance sur la distance.

René Riondet.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Statistique édifiante : du 1er octobre 1907 au 31 mars 1908, dans la Sarthe, 146 accidents causés par les chevaux, 7 par l'automobile.

CRI D'ALARME

La Direction générale des Douanes vient de publier le volume consacré aux résultats du commerce de la France pour le premier trimestre de 1908. Les résultats sont loin d'être brillants, en ce qui concerne l'industrie automobile. Ils accusent une diminution dans nos exportations qui n'est pas moins de 8.300.000 francs sur le trimestre corespondant de l'année dernière, et de plus de 4 millions sur celui de 1906. Les chiffres exacts sont 29.810.000 francs pour 1908, 38.187.000 francs pour 1907 et 33.627.000 francs pour 1906. C'est près de trois millions de francs par mois, soit 36 millions pour l'année entière, si la proportion se maintient, et il n'y a pas de raisons pour qu'elle ne se maintienne pas.

Si on réfléchit que le chiffre total a été l'an dernier de 140 millions, cela fait une diminution d'un quart. La chose vaut qu'on s'en inquiète.

Le péril est cependant moins grand qu'il ne paraît l'être si on s'attache à ces chiffres seuls, qui sembleraient indiquer une décroissance de la vitalité de l'automobile, et si l'on considère l'ensemble du commerce français, qui est également en baisse sensible.

L'ensemble de nos échanges extérieurs a atteint, en effet, pendant le premier trimestre de 1908, la somme de 7.817 millions, en diminution de 128 millions sur le premier trimestre de l'an dernier. Ce qu'il y a de plus curieux, c'est que, pendant que la crise américaine influait sur le total de nos exportations aux Etats-Unis, jusqu'à les faire baisser de 38 millions, les exportations automobiles s'élevaient de 1 million, ce qui tend à prouver que les milliardaires n'ont pas été aussi atteints par le krach qu'on l'avait dit.

Toutes les recettes budgétaires sont, d'ailleurs, également en retard : les impôts directs baissent de 22 millions, l'enregistrement de 9 millions, les douanes de 6 millions et demi, les impôts indirects d'un demi-million. L'impôt sur les opérations de Bourse, les sels, le sucre aussi sont en dégression.

Si donc l'industrie automobile est atteinte, c'est le résultat d'une crise générale, de laquelle des remèdes particuliers ne sauraient avoir raison.

Marcel Viollette.

Le Char des Sports à la cavalcade de La Villette. Les chars, tous très réussis, avaient été construits et décorés par M. Georges Lefebvre.

CYCLISME

Une course de bicyclettes préhistoriques vient de remporter un vif succès en Angleterre.

POULAIN EST-IL FRANÇAIS ?

Telle est la question angoissante qui se pose en ce moment dans les milieux sportifs. Un certain nombre de coureurs cyclistes ont déposé une réclamation, afin que le Championnat de France soit interdit à Poulain, tant qu'il n'aura pas prouvé sa nationalité. Evidemment, si le crack de Saint-Nazaire est étranger, il est exagéré de le faire participer à une épreuve exclusivement nationale, et, s'il est Français, pourquoi Ludovic ou Quessard, qui n'ont aucune chance de décrocher la palme, veulent-ils l'obliger à exhiber des pièces en bonne et due forme. C'est mesquin. D'ailleurs, Friol, qui a un rival direct en Poulain, est encore plus mesquin, puisqu'il veut, tardivement, remédier à un état de choses que tout le monde admettait depuis plusieurs années. Le champion du monde, qui a bien du mal à retrouver sa forme de l'an dernier, aurait-il peur de se faire battre par Poulain? Il est aisé de le supposer. En tout cas, ce n'est pas faire acte de bonne camaraderie.

Et je crois que Friol ferait acte de bon sportsman, s'il laissait tomber cette plainte. Il n'a pas besoin d'employer de semblables procédés, d'autant plus qu'il retrouvera Poulain dans le Championnat du monde.

Dupré a raison de faire partie du mouvement, car il a à se venger du tassage aussi scandaleux qu'impuni du Prix de Pâques. Ce tassage a coûté 800 francs à Dupré, et on comprend aisément que le champion de Roanne veuille rappeler à Poulain qu'il ne faut pas jouer à ce vilain petit jeu avec lui. Mais, en somme, cela fera quelque bruit pour rien, et, dans quelques jours, l'U. V. F. assurera que Poulain est réellement Français. On en sera quitte pour recommencer l'an prochain.

Jacques Mortane.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 3 au 6 Mai 1908

CYCLISME

Championnat de France des 100 kilomètres sur route : 1. G. Garrigou, en 2 h. 47 m. ; 2. Louis Trousselier, à 300 mètres ; 3. Brocco, à une longueur.

Parc des Princes. — *Course de 100 kilomètres :* 1. Darragon, en 1 h. 17 m. 9 s. ; 2. Parent ; 3. Coutenet ; 4. Wills.

ATHLÉTISME

Football Association : Le Racing Club de Roubaix bat le Racing Club de Paris.

HIPPISME

Dimanche 3 mai.

Longchamp. — *Poule d'essai des Pouliches* (30.000 francs, 1.600 mètres) : Sauge Pourprée, au comte Le Marois (G. Stern) ; 2. Valda ; 3. Amande. (8 partants.)

Poule d'essai des Poulains (30.000 francs, 1.600 mètres) : 1. Monitor, à M. Ephrussi (G. Stern) ; 2. Northeast ; 3. Burano.

Prix Rainbow (20.000 francs, 5.000 mètres) : 1. Aquarelle, à M. Pellerin (Bellhouse) ; 2. Elysée ; 3. Kalisz. (3 partants.)

Lundi 4 mai.

Saint-Cloud. — *Prix Semendria* (20.000 francs, 2.100 mètres) : 1. Foresight, à M. W K. Vanderbilt (Bellhouse) ; 2. La Bombe ; 3. Sedje Moor. (10 partants.)

Mardi 5 mai.

Saint-Ouen. — *Prix Quand Même* (10.000 francs, 3.400 mètres) : 1. Primar, à M. L. Lucas (R. Sauval) ; 2. Listrac ; 3. Clouet. (10 partants.)

Jeudi 6 mai.

Longchamp. — *Prix Daru* (30.000 francs, 2.100 mètres) : 1. Gigolo II, au duc de Gramont (M. Henry) ; 2. Foresight ; 3. Souvigny. (6 partants.)

Prix du Printemps (15.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Magellan, à M. T.-P. Thorne (J. Davis) ; 2. Jacinthe ; 3. Grenat II. (5 partants.)

LE BASE-BALL

Des étudiants de l'École d'Alfort, qui désirent organiser deux ou trois équipes de base ball, nous prient de demander à nos lecteurs s'il ne se trouve pas parmi eux, des jeunes gens qui voudraient s'inscrire. Ce sport, si en honneur en Amérique, et si délaissé jusqu'ici en France, y est enseigné par des sportsmen américains. S'adresser à M. Miguel Rodriguez, étudiant à l'Ecole d'Alfort, 5, Grande-Rue, à Alfort

BILLARD

Il vient de se créer l'Union des Sociétés d'amateurs de billard, 3, rue St-Marc. Comprenant déjà plus de 500 adhérents, cette union organisera de nombreux tournois.

ATHLÉTISME

La marche des tambours autour de Paris a été gagnée par le soldat Dubois, en 6 h. 5 m. (37 kilom.)

WILLIE LEWIS NOUS QUITTE

Willie Lewis, le prestigieux poids moyen américain, nous quitte : il partira bientôt pour l'Angleterre, où il va disputer quelques matches. Les Anglais connaîtront après nous la valeur de ce merveilleux boxeur. Il est d'ailleurs assez curieux — et nous pouvons nous enorgueillir — de constater que le premier pays européen choisi par Lewis pour se faire acclamer était la France. Il y a seulement six mois, nous n'aurions pas eu cet honneur, car nous étions encore considérés comme des néophytes, mais les temps ont changé, heureusement !

Mais je tiens à prévenir nos lecteurs qu'avant son départ, W. Lewis est venu poser dans nos ateliers une série de cinquante clichés expliquant toute sa méthode, et que nous publierons en plusieurs fois dans nos prochains numéros. Le public sera ainsi initié au secret de cette science dn self-defence née en Angleterre et devenue un art, grâce aux Américains.

Willie Lewis nous reviendra cependant. De même que Tommy Burns, il tient absolument à venir au Grand Prix de Paris. Le retentissement mondial de la plus importante épreuve hippique, puisque cette année elle sera dotée d'une allocation de 300.000 francs, a donné aux deux fameux boxeurs le désir d'y assister. Espérons donc que nous aurons encore le plaisir, le régal pourrait-on dire, de voir de nouvelles exhibitions du candidat au Championnat du monde de boxe poids moyens, et que nous pourrons lui adresser nos vœux les plus sincères pour sa victoire dans le match qui le mettra, à son retour en Amérique, aux prises avec Billy Papke.

Il a d'ailleurs les plus fortes chances de triompher dans ce combat, dont il nous enverra le compte rendu. J. M.

HIPPISME

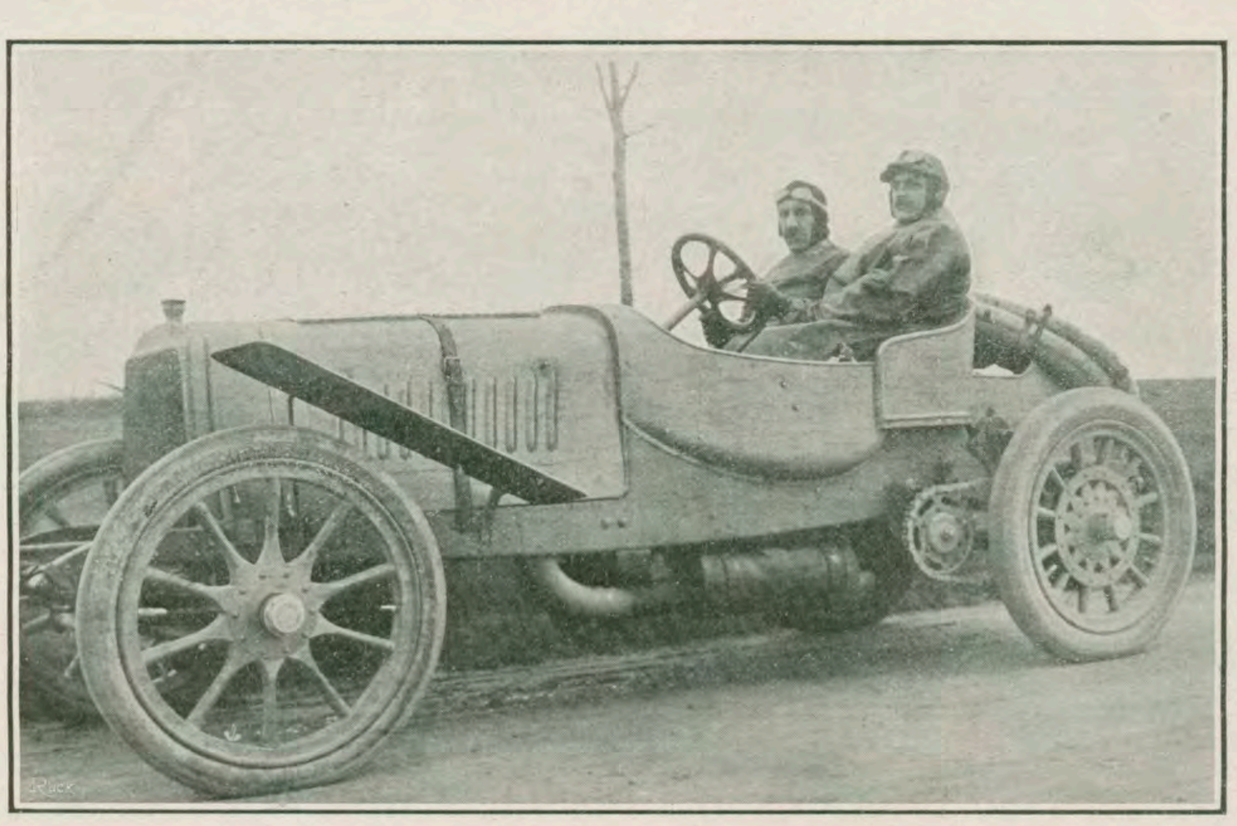
Señor Martinez de Hoz (à droite), millionnaire de l'Argentine, qui va conduire chaque jour, jusqu'en juillet, son mail-coach, de Londres à Guilford.

LE DON DES LANGUES

Tant que M. Figès a fait le trust des drapeaux de starter sur les hippodromes parisiens, il n'y avait qu'un cri pour déplorer cette aberration des autorités officielles : Est-il donc nécessaire, disait-on, de ne confier cette fonction qu'à des sujets anglais ? Lorsque M. Figès a pris sa retraite, des starters français ont été désignés par quelques sociétés. Il paraît que cela ne va plus. Est-ce un résultat de l'entente cordiale ? Je ne le pense pas ; je crois, plutôt, qu'il y a là un effet de ce sentiment naturel, qui pousse l'homme à être mécontent de ce qu'il possède. En effet, M. Figès n'a jamais été aussi bon starter que depuis qu'il ne l'est plus ; autrefois, il fallait le faire accompagner au poteau du départ par une escouade d'agents de police ; maintenant, on lui tresse des couronnes rétrospectives. Bien plus, on montre une injustice révoltante vis-à-vis de ses successeurs : sous prétexte que Moulins la Marche, exactement parti avec ses concurrents (j'en possède une preuve photographique), éprouve le besoin de faire un petit tour de cirque avant de rejoindre la corde, on incrimine le starter. On va plus loin : on reproche, à présent, à ces officiels d'être Français, et de ne pas pouvoir se faire comprendre des jockeys anglais.

L'objection a une grande valeur ; mais elle en prend une bien plus grande encore, si l'on songe qu'un jour, dès que les troubles du quartier latin seront apaisés, des jockeys allemands pourront venir monter en France. On pourrait y voir aussi des jockeys russes, vive l'Alliance ! On parla même, récemment, de jockeys japonais. Voilà tout de suite l'affaire bien compliquée. Se mettre en prières et supplier l'Esprit Saint de descendre au jour de la Pentecôte, sous la forme d'une langue de feu, sur la tête des starters, il n'y fallait pas songer : on s'y est pris trop tard. On a bien pensé à l'Ecole Berlitz, afin d'avoir des starters polyglottes, tout comme les agents de police ; mais ce serait un peu long. La chose la plus simple à faire, c'est d'imposer aux starters, aux entraîneurs et aux jockeys l'étude de l'espéranto ; il paraît qu'il suffit tout au plus de huit ou quinze jours de travail ; pendant qu'on y est, on pourra aussi l'apprendre aux chevaux. Boïard.

Le lieutenant Petit, officier instructeur à Saumur, gagnant du Prix de France, à Auteuil (1905), vient de se tuer aux courses de Machecoul.



CISSAC, SUR SA VOITURE DE COURSE

Cissac, qui va faire ses débuts sur grosse voiture de course dans le Grand Prix de l'A. C. F., pilotera une Panhard et Levassor, avec laquelle il a commencé ses essais. Elle est munie d'un moteur 4 cylindres. Les leviers de commande sont placés : l'un à l'intérieur, celui des vitesses ; l'autre à l'extérieur, celui du frein.

LA MILLIÈME DE GEORGES STERN

Au cours d'une carrière remarquablement remplie, le jockey Georges Stern atteint sa millième monte gagnante

LE 30 avril 1898, à Colombes, un petit bonhomme, haut comme une botte, remportait, après une lutte acharnée, sa première victoire; en selle sur Finlas, cheval possédé et entraîné par son père, il battait d'une tête Château-d'Eau, que le troisième, Indien, suivait au même intervalle. Plus d'un spectateur se dit, en voyant le style de ce jeune cavalier : « Voilà un petit garçon qui fera son chemin ». Mais les plus optimistes étaient certainement au-dessous de la vérité : ce chemin dont ils parlaient fut, en réalité, une route triomphale, et Georges Stern, car c'était lui, remporta ces jours-ci sa millième victoire.

L'exposé de ses états de service est d'ailleurs convaincant : en 1898, année de ses débuts, il monte quatre gagnants; en 1899, il en pilote trente-trois. Dès 1900, il se classe premier sur le palmarès des jockeys, avec quatre-vingt-onze succès; il en est de même en 1901. En 1902, année qui est marquée par l'invasion et le triomphe des cavaliers américains, il passe troisième sur la liste, baissant pavillon devant J. Reiff et M. Henry. Déjà les malins prédisent le déclin à bref d lai. Cependant, en 1903, il regagne un rang et se classe second, derrière Ransch.

Puis, à partir de 1904, le triomphe s'accentue; il reprend la tête de la liste pour ne plus la quitter. Cette année 1904 marqua une de ses heureuses séries; il y fit le trust des grandes épreuves : les poules de Longchamp, le Prix de Diane, les Derbys allemand, autrichien et français, les Grands Prix de Vichy, de Bade et de Paris, le Prix du Président de la République, bref, toutes y passèrent.

Georges Stern.
L'excellent jockey Georges Stern, qui vient de remporter sa millième victoire.

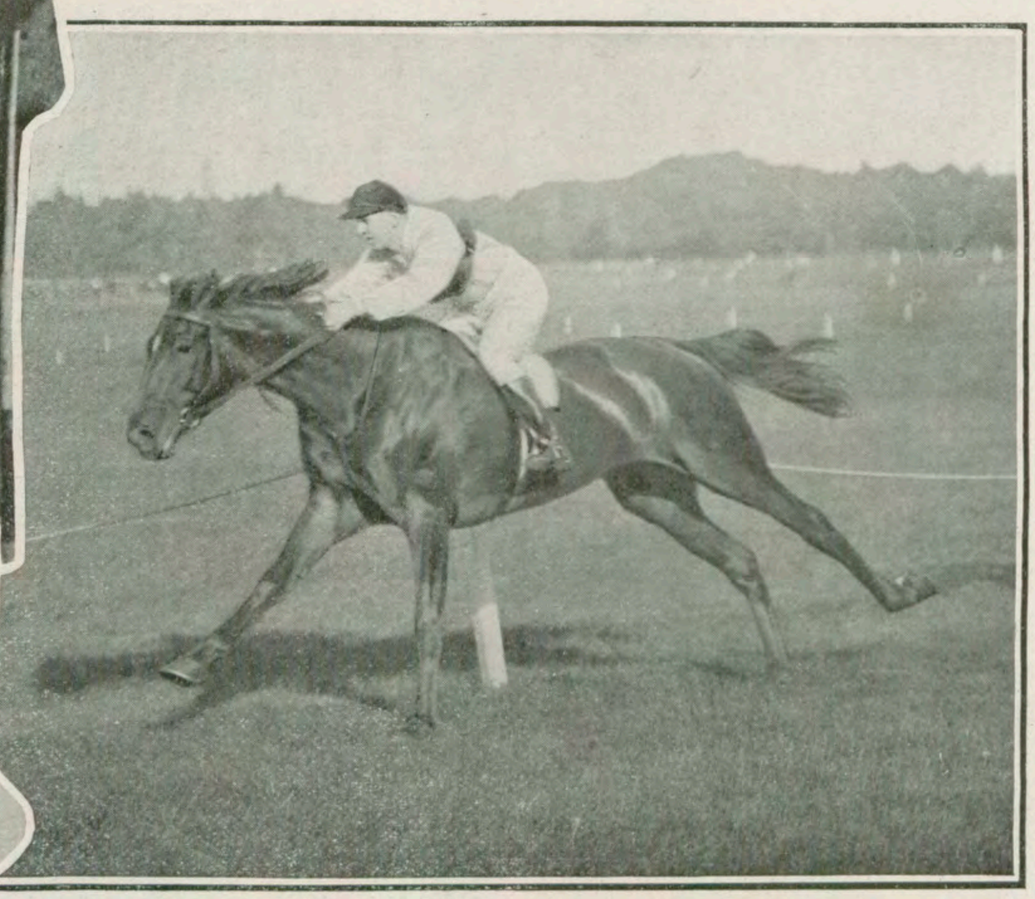
C'est, d'ailleurs, un fin cavalier, universellement apprécié Sa première victoire date de 1898

Il a soulevé, au cours de sa carrière, bien des admirations; suivre sa monte est devenu un système de joueur, ce qui, pour un jockey, est le meilleur criterium. Je tiens cependant à rapporter ici l'opinion d'une personne autorisée et peu suspecte de partialité : l'universel O'Connor me dit un jour, au cours d'un interview : « L'une des choses qui m'a le plus frappé, en France, c'est la science de votre jockey Stern. J'ai, ajouta-t-il, monté dans bien des pays, en Amérique, en France, en Angleterre, en Allemagne; je n'ai trouvé nulle part un jockey aussi complet, aussi parfait que Georges Stern ». Cet éloge vaut tout un poème.

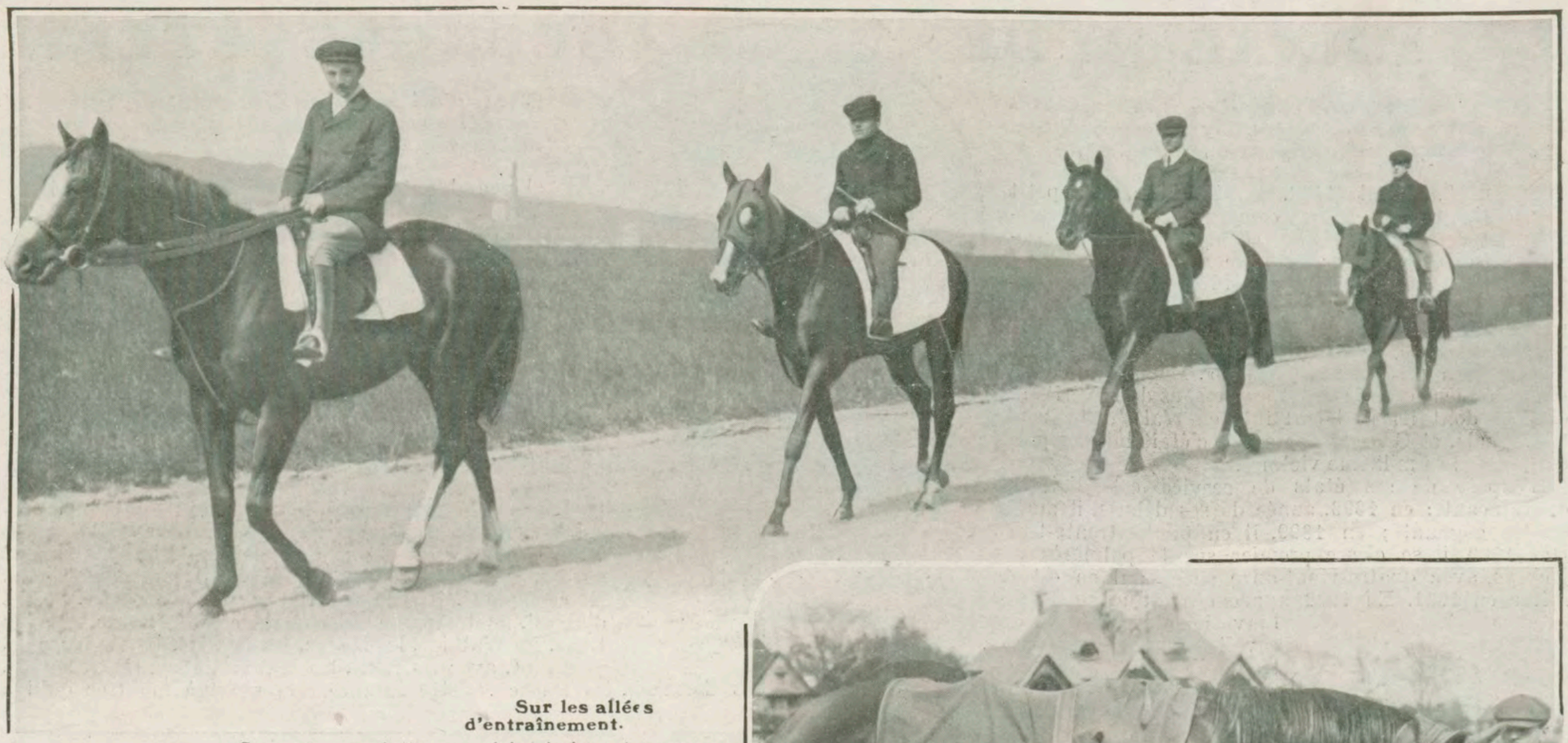
Les exemples sont rares d'une semblable carrière. Après avoir débuté il y a dix ans, Georges Stern maintient encore, à l'heure actuelle, sa forme des meilleurs jours. Et cependant, il a eu à lutter avec forte partie. Ce fut d'abord, au temps de ses commencements, avec les Tom Lane, les Watkins, les Dodge, les Bowers, les Dodd; puis, plus tard, avec les Reiff, les Milton Henry, les O'Connor, les Cormack, les Ransch. Cette énumération suffit à montrer qu'il a

A l'entraînement.
Stern, montant Adam à l'entraînement, pour se familiariser avec le cheval d'Edmond Blanc.

Avant l'exercice.
Avant de monter à l'entraînement, Georges Stern cause avec Ferrès, premier garçon de l'écurie Edmond Blanc.



Le rush final.
Peu de jockeys possèdent autant d'énergie et de vigueur que Stern au moment de l'effort final.

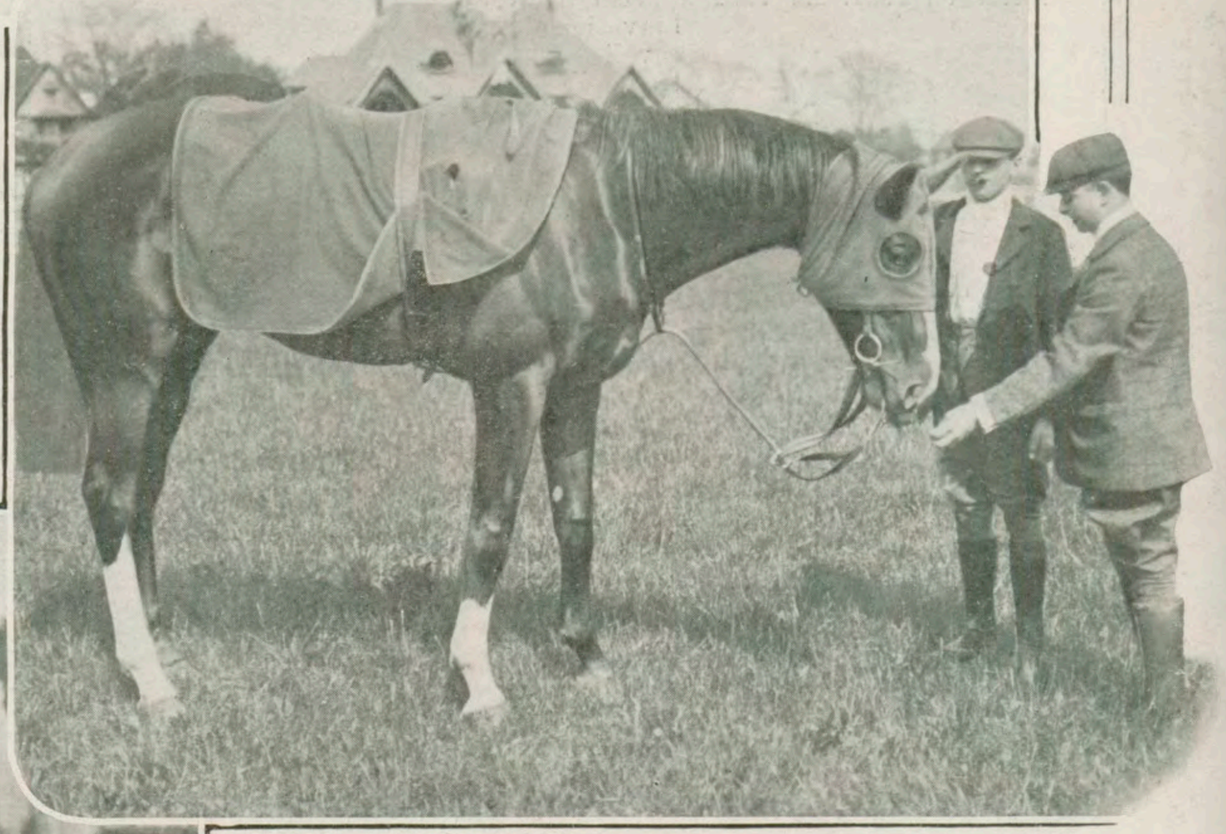


Sur les allées d'entraînement.

Stern (en troisième position) tient à monter lui-même à l'exercice les chevaux qui lui seront confiés.

connu les deux époques bien distinctes de ces dernières années : celle des crocodiles de la monte anglaise et celle des fines cravaches américaines. A travers ces transformations dans les méthodes, ses qualités supérieures n'ont pas cessé de s'affirmer. Il a su, d'ailleurs, avec habileté, concilier les deux théories en présence : sa façon de monter n'est ni anglaise, ni américaine ; c'est une monte intermédiaire et très particulière, telle que, sur les photographies ou à travers les verres de votre lorgnette, vous pourriez reconnaître, entre mille, la silhouette de Stern. Les étriers sont raccourcis, sans exagération ; et son assiette bien équilibrée dégage l'arrière-main du cheval sans surcharger l'encolure. Quant à la tactique, il sait aussi bien user du faux train que de la course d'attente ou de la fuite au poteau. Sa principale qualité réside dans le sang-froid et le tact qu'il apporte en ses rapides décisions. Je ne saurais donner à l'appui de mes dires de meilleure preuve que la façon dont il a remporté, l'autre jour, à Longchamp, les deux poules de 1.600 mètres. Dans celle des pouliches, en selle sur Sauge Pourprée, pour laquelle la distance pouvait être courte, il est venu en pleine piste prendre l'avantage final sur Valda, dont la victoire semblait assurée à 200 mètres du poteau. Dans celle des poulains, au contraire, il a mis à profit la vitesse de Monitor, démarrant au départ, laissant souffler son cheval à un parcours tout en serrant ses tournants, puis, repartant à toute allure pour courir au poteau. Dans de semblables victoires, la science du jockey l'emporte sur le mérite réel du cheval.

BOIARD.

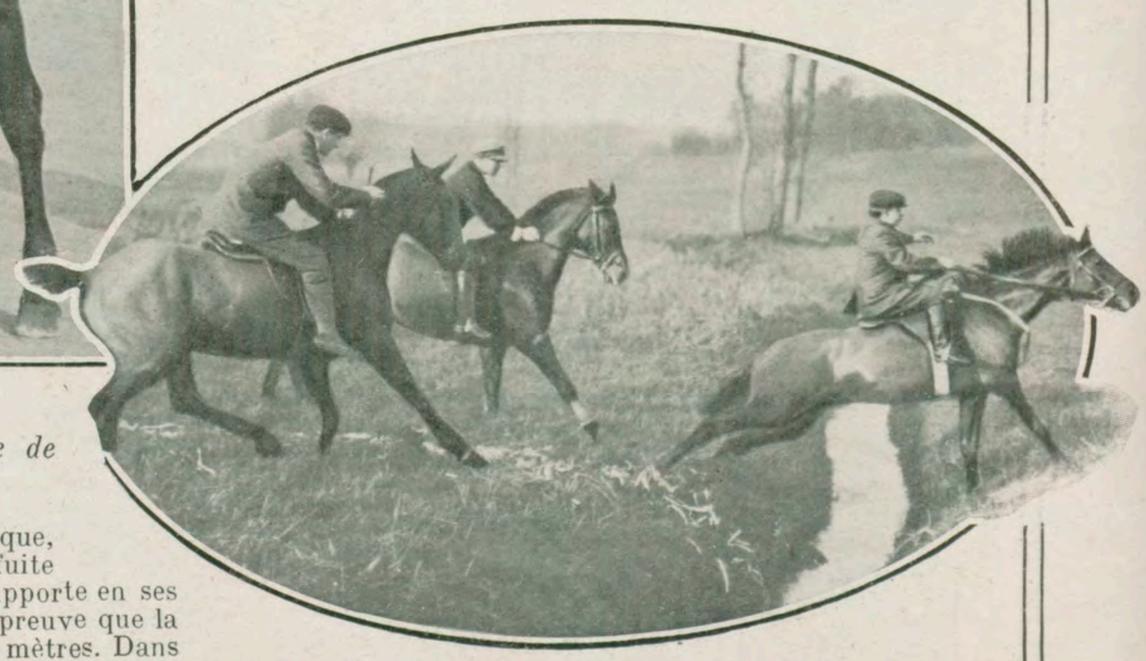


Stern flatte Caïus.

Avant de le monter, Stern vient voir Caïus, le cheval de M. Edmond Blanc, qu'il a si souvent mené à la victoire.

A la gare de Chantilly.

La gare est un but de promenade pour les habitants de la petite ville de Chantilly. Stern y vient attendre ses camarades de l'autre spécialité.



Stern jockey d'obstacles.

Stern, qui n'a jamais monté qu'en plat, n'a pas hésité à prouver, dans un rallie, couru à Chantilly il y a quelques années, qu'il pourrait être aussi bon jockey d'obstacles qu'il est excellent jockey de plat.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE